

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



GRUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG)

RAPPORT DE LA SIXIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN (AAO/SG6)

Dakar, Sénégal, 4 au 8 septembre 2023

Les opinions exprimées dans le présent rapport doivent être considérées comme celles du Sous-groupe AAO de l'APIRG et non celles de l'Organisation. Toutefois, le présent rapport sera soumis à l'APCC et à l'APIRG, et toute mesure officielle prise sera publiée en temps opportun en tant que supplément au rapport.

**Approuvé par la réunion et publié sous l'autorité
du Secrétaire général**

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| LISTE DES ABRÉVIATIONS | 3 |
| LISTE DES APPENDICES | 5 |
| LISTE DES PROJETS DE CONCLUSIONS/DÉCISIONS | 6 |
| PARTIE I – INTRODUCTION | 7 |
| PARTIE II : RAPPORT SUR LES POINTS À L’ORDRE DU JOUR | 9 |
| POINT 1 DE L’ORDRE DU JOUR: ADOPTION DE L’ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL..... | 9 |
| POINT 2: DE L’ORDRE DU JOUR ETAT D’AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DES DECISIONS DES REUNIONS AAO/SG5 ET APIRG/25 APPLICABLES AU SOUS-GROUPE AAO | 9 |
| POINT 3 DE L’ORDRE DU JOUR: RESULTATS DANS LES DOMAINES DE L’EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L’ESPACE AÉRIEN | 10 |
| POINT 4 DE L’ORDRE DU JOUR : PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE | 18 |
| POINT 5 DE L’ORDRE DU JOUR : CARENCES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE..... | 19 |
| POINT 6 DE L’ORDRE DU JOUR : ACTIVITES DEVANT ETRE COORDONNEES AVEC LES SSTS DU RASG-AFI..... | 19 |
| POINT 7 DE L’ORDRE DU JOUR : DIFFICULTES DE MISE EN ŒUVRE RENCONTRÉES PAR LE SOUS-GROUPE | 20 |
| POINT 8 DE L’ORDRE DU JOUR : PROPOSITIONS DE RECOMMANDATIONS/MESURES À CONSIDERER PAR LE SIÈGE DE L’OACI..... | 21 |
| POINT 9 DE L’ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU MANDAT ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE..... | 22 |
| POINT 10 DE L’ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES PROJETS DE CONCLUSIONS/DÉCISIONS/MESURES DE LA SIXIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L’EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L’ESPACE AÉRIEN (AAO/SG 6)..... | 22 |
| POINT 11 DE L’ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES | 23 |

LISTE DES ABRÉVIATIONS

| | |
|--------------------|--|
| AAMP | Plan directeur ATM de la région AFI |
| AAMP PMT | Équipe de gestion de projet du Plan directeur ATM de la région AFI |
| AANDD | Base de données des carences de navigation aérienne de la région AFI |
| ANR | Rapport de la navigation aérienne |
| AANRT | Équipe d'élaboration du rapport annuel de navigation aérienne |
| AAO/SG | Sous-groupe APIRG de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien |
| A-CDM | Prise de décision collaborative aux aéroports |
| AFCAC | Commission Africaine de l'aviation civile |
| AFI | Région Afrique - Océan Indien |
| AFI ATM CP | Plan de contingence ATM de la région AFI |
| AFI CONOPS | Concept d'opérations de la région AFI |
| AFI FRA | Espace aérien à itinéraire libre dans la région AFI |
| AFI FRA PMT | Équipe de gestion du projet de l'espace aérien à itinéraire libre de la région AFI |
| AFI SSR CMP | Plan AFI de gestion des codes de radar de surveillance secondaire |
| AFI VACP | Plan AFI de contingence relatif aux cendres volcaniques |
| AFRAA | Association des compagnies aériennes africaines |
| AFTN | Réseau du service fixe de télécommunications aéronautiques |
| AIM | Gestion de l'information aéronautique |
| ANSP | Fournisseur de services de navigation aérienne |
| AOP | Exploitation et planification des aéroports |
| APCC | Comité de coordination des projets de l'APIRG |
| APIRG | Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre |
| ARC-TF | Groupe de travail pour la coordination APIRG/RASG-AFI |
| ARMA | Agence régionale africaine de surveillance |
| ASCAAR | Attribution et révision des codes de radar de surveillance secondaire de la région AFI |
| ASBU | Mise à niveau par blocs du système de l'aviation |
| ASECNA | Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar |
| ATS | Services de la circulation aérienne |
| ATSCS | Étude des compétences ATS |
| ATM | Gestion du trafic aérien |
| AUC | Commission de l'Union Africaine |
| BBB | Bloc constitutif de base |
| CAA | Autorité de l'aviation civile |

| | |
|------------------|---|
| CANSO | Organisation des services de navigation aérienne civile |
| CCT | Équipe de coordination des mesures d'urgence |
| CMC | Coopération civilo-militaire |
| CNS | Communications, navigation et surveillance |
| CONOPS | Concept d'opérations |
| CP | Plan de contingence |
| CPDLC | Communications contrôleur-pilote par liaison de données |
| EAC | Communauté de l'Afrique de l'Est |
| FIRs | Régions d'information de vol |
| FRA | Espace aérien à itinéraire libre |
| GANP | Plan mondial de navigation aérienne |
| GASP | Plan mondial de sécurité de l'aviation |
| GRF | Format mondial pour la communication de l'état de la surface de la piste |
| IATA | Association internationale du transport aérien |
| IIM/SG | Sous-groupe Gestion de l'information et des infrastructures |
| LHD | Écart de grande hauteur |
| MET | Météorologie aéronautique |
| NCPI | Coordonnateur national pour la planification et de la mise en œuvre |
| NCLB | Aucun pays laissé de côté |
| OACI | Organisation de l'aviation civile internationale |
| PBN | Navigation basée sur la performance |
| PBCS | Communication et surveillance basées sur la performance |
| RASC | Comité directeur du RASG-AFI |
| RASG-AFI | Groupe régional AFI de la sécurité de l'aviation |
| RPAS | Systèmes d'aéronef télépiloté |
| RSOO | Organisation régionale de supervision de la sécurité |
| RVSM | Minimum de séparation verticale réduit |
| SAR | Recherches et sauvetage |
| SARPs | Normes et pratiques recommandées |
| SBAS | Système de renforcement basé sur satellite |
| SLOP | Procédures de décalage latéral stratégique |
| SSO-SST | Équipe de soutien pour le système de supervision de la sécurité de l'État |
| SSP – SST | Équipe de soutien pour le programme de sécurité de l'État |
| SST | Équipe de soutien à la sécurité |
| TAG | Groupe d'action tactique |
| UN SDGs | Objectifs de développement durable des Nations Unies |

LISTE DES APPENDICES

- Appendice 1** - Liste des participants
- Appendice 2** - Liste des conclusions et décisions d'APIRG reformulées et révisées applicables à l'AAO/SG
- Appendice 3** - État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de l'APIRG/25 applicables à l'AAO/SG
- Appendice 4** - Outil d'évaluation des risques 2023
- Appendice 5** - Rapport de l'atelier relatif au Laboratoire des routes PBN AFI PBN
- Appendice 6** - Équipe révisée de gestion du projet AAMP
- Appendice 7** - Mandat de l'équipe de gestion du projet sur la coopération civilo-militaire
- Appendice 8** - Rapport sur la relocalisation et la mise à niveau du CCR/CIV de Mogadiscio
- Appendice 9** - Matrice d'analyse RVSM d'ARMA
- Appendice 10** - Rapport et document de l'équipe de gestion du projet sur la sécurité des pistes
- Appendice 11** - Rapport et document de l'équipe de gestion du projet sur l'A-CDM
- Appendice 12** - Rapport et document de l'équipe de gestion du projet sur la formation et qualification du personnel
- Appendice 13** - État de mise en œuvre de la certification d'aérodrome, du GRF et des RST
- Appendice 14** - Mandat de l'AAO/SG
- Appendice 15** - Programme de travail 2023/2024 de l'AAO/SG
- Appendice 16** - Résumé des projets de conclusions et de décisions de l'AAO/SG6
- Appendice 17** - Mesures prises lors de la réunion de l'AAO/SG6

--

LISTE DES PROJETS DE CONCLUSIONS/DÉCISIONS

DÉFINITIONS

Le Sous-groupe AAO consigne ses actions sous forme de projets de conclusions, de projets de décisions ou de décisions comme suit :

- a) **Projets de conclusions et projets de décisions** : Suites à donner par le Sous-groupe nécessitant l'accord préalable de l'APIRG avant d'être mise en œuvre. Toutes les suites à donner sont examinées par l'APIRG lors de la réunion qui intervient après la publication du rapport du Sous-groupe.
- b) **Décisions du Sous-groupe** : Suites à donner ne nécessitant pas forcément l'accord préalable de l'APIRG et susceptibles d'être mises en œuvre par le Sous-groupe concerné et ses membres, ou par le Secrétariat, au cas ce type de mesure envisagée est applicable. .

| No. | Projet de conclusions et de décisions de l'AAO/SG6 | |
|-----|--|---|
| 1. | Projet de décision 6/01 | Élection du président et du vice-président du Sous-groupe AAO |
| 2. | Projet de décision 6/02 | Sensibilisation accrue au cadre de l'ASBU |
| 3. | Projet de décision 6/03 | Ateliers coordonnés des équipes de gestion de projet |
| 4. | Projet de conclusion 6/04 | Examen du projet 9 - Coopération civilo-militaire / Utilisation flexible de l'espace aérien |
| 5. | Projet de conclusion 6/05 | Mise en place de l'équipe de gestion de projet de coopération civilo-militaire et d'utilisation flexible de l'espace aérien |
| 6. | Projet de décision 6/06 | Ateliers de sensibilisation aux procédures de vol aux instruments |
| 7. | Projet de décision 6/07 | Programme de travail du Sous-groupe AAO |

PARTIE I – INTRODUCTION

1. Lieu et durée

1.1 La sixième réunion du Sous-groupe APIRG de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG6) s'est tenue en présentiel au Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF) de l'OACI à Dakar, au Sénégal, du 4 au 8 septembre 2023.

2. Participation

2.1 Soixante-cinq (65) participants représentant quatorze (14) États et quatre (4) Organisations régionales/internationales ont assisté à la réunion. La liste des participants figure à l'**appendice 1** au présent rapport.

3. Bureau et secrétariat de la réunion

3.1 La réunion a été dirigée par M. Billy Diabasenga Kusuamina (République Démocratique du Congo), Président, assisté de M. Nathan Kaluba (Zambie), Vice-président.

3.2 M. Elisha Omuya, Expert régional AGA du Bureau Afrique orientale et australe de l'OACI (ESAF), a assuré les fonctions de secrétaire de la réunion. Il a été assisté par Mme Keziah Ogutu, Expert régional ATM/SAR (ESAF), Mme Prisca Nkolo, Expert régional AGA (WACAF), M. Serge Guy Tchanda, Expert régional ATM/SAR (WACAF) et M. Colin Bryant, Expert régional ATM/SAR (ESAF).

4. Langues de travail

4.1 La réunion s'est déroulée en anglais et en français avec des services d'interprétation simultanée pendant les séances plénières. La documentation a été mise à disposition sur le site internet du Bureau régional de l'OACI dans les deux langues (<https://www.icao.int/WACAF/Pages/AAO-SG6-2023.aspx>).

5. Ouverture de la réunion

5.1 Mot du Président du Sous-groupe AAO

M. Billy Diabasenga, Président du Sous-groupe AAO, a remercié les participants et particulièrement le Sénégal pour son hospitalité légendaire. Il a souligné le fait qu'il s'agissait de la première réunion en présentiel depuis la COVID-19. Il a relevé les défis auxquels la région est confrontée, particulièrement le manque d'expertise au regard des tâches à accomplir par le Sous-groupe.

5.2 Allocution d'ouverture du Directeur régional de l'OACI WACAF

M. Prosper Zo'o Minto'o, Directeur du Bureau régional WACAF de l'OACI et Secrétaire du Groupe AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG), a prononcé le discours d'ouverture.

Il a souligné le contexte de la sixième réunion du Sous-groupe AAO en relation avec la huitième réunion de la semaine AFI qui s'est tenue à Nairobi, ainsi que l'activation récente des plans de contingence dans certains États qui ont eu un impact sur la navigation aérienne internationale et régionale.

Le Directeur régional a remercié les différents États et Organisations pour la participation de leurs experts à la réunion. Il a remercié messieurs Billy Diabasenga Kusuamina et Nathan Kaluba, respectivement Président et Vice-président du Sous-groupe, pour leur leadership et le soutien apporté au Sous-groupe au cours des deux dernières années.

Il a rappelé à la réunion les différentes conclusions et décisions de l'APIRG applicables au Sous-groupe AAO/SG qui appellent à des actions, y compris une coordination étroite avec le Sous-groupe IIM. Il a insisté sur la nécessité pour

les États de rendre compte de l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments de l'ASBU, de la gestion des carences de la navigation aérienne et de la mise à jour du Plan de navigation aérienne.

Le Directeur régional a également salué le soutien apporté par les différentes parties prenantes dans le cadre d'initiatives et d'autres activités d'assistance dans les domaines de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien, au travers de la collaboration avec les Bureaux régionaux de l'OACI. Il a conclu en appelant les États à s'engager davantage dans les activités du Sous-groupe, afin de résoudre les problèmes liés à l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien dans les régions ESAF et WACAF tel que prévu dans le mandat du Sous-groupe.

5.3 Séance d'information par le Directeur adjoint du Bureau régional WACAF de l'OACI

M. Nika Manzi, Directeur adjoint du Bureau régional WACAF de l'OACI, a fourni aux participants au deuxième jour de la réunion, des informations détaillées sur le contexte, le rôle de l'AAO/SG ainsi que les attentes de la réunion.

Il a été rappelé aux délégués le rôle des États dans le report de l'état de mise en œuvre des éléments ASBU ainsi que la mise à jour des volumes I, II et III du format électronique du Plan régional de navigation aérienne.

6. Ordre du jour

La réunion a adopté l'ordre du jour ci-après :

| | |
|--------------------------------------|--|
| Point 1 de l'ordre du jour : | Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail |
| Point 2 de l'ordre du jour : | État d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions des réunions AAO/SG5 et APIRG/25 applicables au Sous-groupe AAO |
| Point 3 de l'ordre du jour : | Résultats dans les domaines de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien |
| Point 4 de l'ordre du jour : | Plan régional de navigation aérienne |
| Point 5 de l'ordre du jour : | Carences de la navigation aérienne |
| Point 6 de l'ordre du jour : | Activités devant être coordonnées avec les SSTs du RASG-AFI |
| Point 7 de l'ordre du jour : | Difficultés de mise en œuvre rencontrées par le Sous-groupe |
| Point 8 de l'ordre du jour : | Propositions de recommandations/mesures à prendre par le siège de l'OACI |
| Point 9 de l'ordre du jour : | Examen du mandat et du programme de travail du Sous-groupe |
| Point 10 de l'ordre du jour : | Examen des projets de conclusions et de décisions de la sixième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG6) |
| Point 11 de l'ordre du jour : | Questions diverses |

PARTIE II : RAPPORT SUR LES POINTS À L'ORDRE DU JOUR

POINT 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL

1.2 La réunion a examiné et adopté l'ordre du jour et le programme de travail proposés, tels que présentés par le Secrétariat.

1.2. Conformément aux paragraphes 6.2 et 6.3 de la partie IV du Manuel de procédure d'APIRG, la réunion a procédé à l'élection d'un nouveau président et Vice-président du Sous-groupe AAO. Le projet de décision suivant a été formulé à cet égard.

| | |
|--------------------------------|---|
| Projet de décision 6/01 | Élection du président et du vice-président du Sous-groupe AAO . Il est décidé que, Afin d'assurer la continuité des activités de l'AAO/SG, <ul style="list-style-type: none">a) M. Nathan Kaluba, Directeur des normes de sécurité des aéroports de l'Autorité de l'aviation civile de la Zambie, est élu Président du Sous-groupe AAO; etb) M. Sanogo Adama, Chef du Bureau ATM/SAR de l'Autorité de l'aviation civile de la République de Côte d'Ivoire est élu Vice-président du Sous-groupe AAO. |
|--------------------------------|---|

POINT 2: ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DES DÉCISIONS DES REUNIONS AAO/SG5 ET APIRG/25 APPLICABLES AU SOUS-GROUPE AAO

Examen de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions applicables au Sous-groupe.

2.1 La réunion ont été informée que le Secrétariat avait procédé à un examen complet de toutes les conclusions et décisions applicables au Sous-groupe AAO des réunions AAO/SG1 à AAO/SG5, et qu'il avait relevé plusieurs doublons et redondances entre les conclusions et décisions, ainsi que des conclusions et décisions devenues obsolètes.

2.2 Le Secrétariat a indiqué que soixante-six (66) conclusions et décisions ont été considérées comme n'étant plus applicables, tandis que quatre-vingt-huit (88) ont été jugées toujours valides. Le Secrétariat a souligné la nécessité pour la réunion d'examiner ces conclusions et décisions afin de confirmer leur applicabilité et leur pertinence, et d'éliminer les doublons et les redondances.

2.3 La réunion a également reconnu que, bien que certaines conclusions et décisions relatives aux projets aient été mises en œuvre, il était pertinent de maintenir un suivi continu par le biais d'indicateurs clés de performance définis (KPIs).

2.4 Deux groupes de travail des domaines de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien ont été formés pour accomplir les tâches suivantes :

- a) examiner les conclusions/décisions d'APIRG applicables au Sous-groupe AAO de AAO/SG1 à AAO/SG5, identifier celles qui restent valables ainsi que les mesures visant à faciliter davantage leur mise en œuvre ; et celles qui ne sont plus applicables (actions terminées, adressées par d'autres, dépassées ou redondantes); et
- b) examiner le libellé des conclusions et des décisions qui restent valides/pertinentes et prendre des mesures pour aligner leur formulation sur les lignes directrices fournies par la Commission de la navigation aérienne (ANC).

2.5 La liste des conclusions et décisions examinées, révisées et reformulées figure à l'**appendice 2** du présent rapport. Les participants à la réunion ont convenu que les conclusions et décisions figurant à l'**appendice 2** seront intégrées dans les plans d'action du Sous-groupe AAO.

État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion d'APIRG/25 applicables au Sous-groupe.

2.6 Le Secrétariat a rappelé aux participants que la réunion de AAO/SG5 a adopté dix (10) projets de conclusions et quatre (4) projets de décisions qui ont été soumis à l'examen de la réunion d'APIRG/25, par l'intermédiaire du Comité de coordination des projets APIRG, et approuvés.

2.7 Le Secrétariat a indiqué que sur huit (8) Conclusions et trois (3) Décisions de la réunion précédente adoptées par APIRG/25 ainsi que six (6) Conclusions et deux (2) Décisions (73 %) ont été pleinement mises en œuvre, une (1) Conclusion et une (1) Décision (18 %) ont été partiellement mises en œuvre, tandis qu'une (1) Conclusion (9 %) n'a pas été mise en œuvre.

2.8 La réunion a noté que, bien que la plupart des conclusions et décisions aient été mises en œuvre et donc achevées, des progrès ont été accomplis en ce qui concerne certaines conclusions et décisions n'ayant pas encore été achevées. La réunion a appelé les États et les Organisations à fournir continuellement des informations sur l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions afin de présenter des rapports complets au Sous-groupe AAO.

2.9 L'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/25 applicables au Sous-groupe AAO figure à l'**appendice 3** du présent rapport.

POINT 3: RESULTATS DANS LES DOMAINES DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN

État d'avancement de la mise en œuvre des éléments applicables de l'ASBU

3.1 Le Secrétariat a présenté les fondamentaux de l'ASBU, visant à sensibiliser les États à l'architecture de l'ASBU. Il a été rappelé aux participants que la mise en œuvre des éléments ASBU devrait toujours être adaptée à la taille et à la complexité des activités de l'Organisation ciblée. Il a été souligné qu'une analyse économique solide devrait étayer la décision de prendre en compte les éléments ASBU à mettre en œuvre.

3.2 La réunion a été mise à jour sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU dans la région sur la base des informations recueillies par les Bureaux régionaux. Les participants à la réunion ont noté que les États n'avaient pas fourni de rapports sur l'état d'avancement de l'établissement et de la mise en œuvre de leurs plans nationaux ASBU, comme l'exige la conclusion 25/11 de l'APIRG/25. La réunion a ainsi demandé aux participants d'examiner la situation et de fournir des mises à jour pour leurs États respectifs.

3.3 La réunion a également discuté des questions qui entravaient l'efficacité des retours d'information de la part des États. La nécessité d'une sensibilisation accrue des États au cadre ASBU a été notée. Les participants à la réunion ont appelé à une meilleure approche de la collecte d'informations auprès des États et ont demandé au Secrétariat de mener une analyse comparative des meilleures pratiques de collecte de données dans d'autres régions.

3.4 Les participants à la réunion ont souligné la nécessité d'accroître la sensibilisation sur l'ASBU dans les régions ESAF et WACAF. La CAFAC a proposé d'appuyer le Secrétariat dans l'organisation d'ateliers ASBU afin de sensibiliser les États sur le sujet. Les ateliers ont pour but d'aider les États en leur fournissant des informations sur la mise en œuvre des éléments ASBU. À cet effet, le projet de décision suivant a été formulé :

| | |
|--------------------------------|--|
| Projet de décision 6/02 | Sensibilisation accrue au cadre de l'ASBU : Il est décidé que Afin d'améliorer l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU, le Secrétariat organisera au moins deux ateliers sur l'ASBU d'ici le 31 octobre 2024. |
|--------------------------------|--|

Rapports sur la planification et la mise en œuvre par les États et les parties prenantes

Initiative de la CAFAC : Analyse des écarts en matière d'infrastructures aéronautiques

3.5 La réunion a été informée des résultats de la réunion du Groupe de travail technique (TWG), organisée en juin 2023 par la CAFAC en coordination avec l'OACI et la Commission de l'Union Africaine (AUC).

3.6 L'objectif de la réunion du TWG était de valider les outils d'orientation à l'appui de l'étude d'analyse des écarts en matière d'infrastructures aéronautiques qui comprendra une prévision du trafic sur 25 ans. L'objectif de l'étude est d'identifier l'état des infrastructures aéronautiques dans les États africains pour la mise en place d'une architecture transparente de plan directeur de l'espace aérien pour l'Afrique. Les résultats du TWG ont été notés par la réunion.

3.7 La réunion a félicité la CAFAC pour l'initiative du projet pour un plan directeur de l'espace aérien sans couture pour l'Afrique. Il a été noté qu'un projet similaire était en cours de développement par le Sous-groupe AAO d'APIRG dans le cadre du projet de plan directeur ATM AFI. La réunion a invité la CAFAC à se joindre à l'équipe de projet existante afin d'optimiser les ressources et harmoniser les objectifs.

ESPACE AÉRIEN (SÉCURITÉ, CAPACITÉ ET EFFICACITÉ)

Rapport d'activités de l'équipe de gestion de projet de l'espace aérien à itinéraire libre (FRA PMT)

3.8 L'équipe de gestion du projet d'espace aérien à itinéraire libre (FRA PMT) a présenté les réalisations dans la mise en œuvre de l'espace aérien à itinéraire libre (FRA) dans la région AFI. Il a été souligné que le projet de mise en œuvre du FRA AFI vise à aider les utilisateurs de l'espace aérien à réduire leur consommation de carburant et leurs émissions de CO₂ et à réaliser l'objectif de l'industrie d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

3.9 L'équipe de gestion du projet FRA a rappelé à la réunion la mise en place de trois (3) cellules FRA, à savoir l'Afrique occidentale et centrale, l'Afrique orientale et l'Afrique australe, ainsi que les opérations au sein de ces cellules.

3.10 La réunion a noté que la quatrième réunion de l'équipe de gestion du projet FRA (AFI FRA PMT/4) organisée par l'Ile Maurice du 24 au 28 octobre 2022 a examiné la feuille de route du projet FRA AFI.

3.11 La réunion a pris note des résultats de l'atelier d'évaluation des risques liés au projet FRA AFI qui s'est déroulé du 27 février au 2 mars 2023.

3.12 L'équipe de gestion du projet FRA a informé la réunion de l'état d'avancement de la mise en œuvre du FRA, de la planification en cours dans la cellule de l'Est ainsi que de l'état de préparation de l'ASECNA et du Ghana pour la mise en œuvre du FRA.

3.13 L'équipe de gestion du projet FRA a mis en évidence la nécessité d'affiner le réseau actuel de routes ATS AFI et la nécessité de relier les FRA de l'espace aérien supérieur à l'espace aérien inférieur. Les participants à la

réunion ont convenu de la nécessité d'aborder ces questions afin d'assurer la mise en œuvre effective du FRA dans la région AFI. L'outil d'évaluation des risques utilisé par l'équipe de gestion du projet est joint au présent rapport à l'**appendice 4**.

3.14 Les participants à la réunion ont noté le lien étroit qui existe entre les activités des projets du FRA, de la navigation fondée sur la performance (PBN) et de la coopération civilo-militaire (CMC), ainsi que l'efficacité des réunions en présentiel sur la base des expériences vécues. A cet effet, la réunion a formulé la décision suivante :

| | |
|--------------------------------|---|
| Projet de décision 6/03 | Ateliers coordonnés des équipes de gestion de projet Il est décidé que, compte tenu du lien commun entre les activités de la PBN, du FRA et de la coopération civilo-militaire, les équipes de gestion du projet coordonnent la tenue d'au moins deux ateliers/réunions conjoints afin d'optimiser les ressources et d'améliorer la coordination des activités. |
|--------------------------------|---|

Atelier du Laboratoire de Routes PBN AFI

3.15 Le Secrétariat a informé la réunion de l'atelier du Laboratoire des routes PBN qui s'est tenu à Nairobi, au Kenya, du 22 au 26 mai 2023, et qui visait à évaluer l'état d'avancement de la mise en œuvre des routes PBN ainsi que la mise en œuvre des routes directes planifiables. Les participants à l'atelier ont également été informés du concept de PBN et des nouvelles modifications apportées au Doc 9613.

3.16 L'atelier a mis en évidence le faible niveau de mise en œuvre des CCO/CDO dans les États AFI et a approuvé la demande de nouvelles routes PBN dans l'espace aérien ESAF et WACAF. Il a également été souligné que les itinéraires FRA et PBN n'étaient pas exclusifs l'un de l'autre et pouvaient être utilisés en combinaison.

3.17 La nécessité de reconstituer l'équipe de gestion du projet PBN a également été discutée au cours de l'atelier. La réunion a donc demandé au Secrétariat de coordonner la reconstitution de l'équipe de gestion du projet en invitant les États et les Organisations à manifester leur intérêt à participer au projet. Le rapport de l'atelier du laboratoire sur les routes PBN AFI figure en **appendice 5** du présent rapport.

Rapport d'activités de l'équipe de gestion du projet AAMP

3.18 L'équipe de gestion du projet du plan directeur ATM AFI (AAMP PMT) a rappelé à la réunion l'approbation par APIRG de la décision 4/02 de la quatrième réunion du Sous-groupe AAO, qui recommande la prolongation du mandat de l'équipe de gestion du projet pour permettre sa reconstitution, en tenant compte du fait que les nouvelles versions du GANP pourraient nécessiter des améliorations et/ou des modifications du plan directeur ATM AFI. La constitution de l'équipe révisée de gestion du projet AAMP figure en **appendice 6** du présent rapport.

3.19 L'équipe de gestion du projet a fourni à la réunion des informations sur l'état d'avancement du projet. Il a été principalement noté que l'élaboration du plan directeur ATM AFI a été achevée en juin 2023 après la tenue de deux réunions de l'équipe de gestion du projet à Nairobi en octobre 2022 et juin 2023. Cependant, il était nécessaire de revoir le document sur la Vision ATM AFI 2045 afin de l'aligner sur la dernière édition du GANP.

3.20 La réunion ont été informée d'une lacune identifiée dans l'élaboration des documents stratégiques régionaux, à savoir que la constitution de l'équipe de gestion du projet repose principalement sur l'expertise en AOP et ATM et qu'il y manquait les expertises des domaines CNS, AIM et MET. La réunion a à cet effet chargé le président du Sous-groupe AAO et le coordinateur de l'équipe de gestion du projet AAMP de prendre attache avec le président et les coordonnateurs des équipes de gestion des projets du Sous-groupe IIM afin de coordonner l'examen des documents AAMP avant leur finalisation.

3.21 La réunion a mis l'accent sur la nécessité de mettre en place une équipe d'experts de tous les domaines qui assurerait la mise à jour continue des documents de stratégie de l'ATM AFI, c'est-à-dire le plan directeur, la Vision ATM AFI 2045 et le futur concept d'opérations (CONOPS).

Rapport sur les activités de la Coopération civilo-militaire dans le domaine de l'ATM (CMC)

3.22 La réunion a été informée des activités de coopération civilo-militaire en matière de gestion du trafic aérien (CMC) menées en 2022/2023. Trois ateliers ont été organisés en 2023, dont deux virtuels et un en présentiel à Lusaka, en Zambie, du 7 au 11 août 2023. L'atelier de Lusaka a réuni 95 participants, dont 15 États, 4 Organisations internationales et 3 compagnies aériennes internationales opérant dans la région AFI.

3.23 La réunion a pris note de certains défis identifiés lors de l'atelier de Lusaka, notamment l'amélioration de la mise en place d'un conseil d'orientation civilo-militaire de haut niveau, l'établissement d'une législation primaire, les aspects réglementaires, l'échange d'informations, la signature de protocoles d'entente et d'accords et l'amélioration générale de la coopération.

3.24 Les participants à la réunion ont convenu de l'importance d'inviter les autorités militaires aux réunions d'APIRG, entre autres, afin d'améliorer la collaboration et la coopération. Il a également été convenu que les activités du CMC seraient menées plus efficacement par le biais d'une équipe de gestion du projet établie, avec un mandat spécifique.

3.25 La réunion a rappelé qu'il existait déjà un projet intitulé « Projet 9 » et ont appelé à la revue du projet avec des termes de référence modifiés pour permettre l'inclusion de la phase de mise en œuvre. Le mandat de l'équipe de gestion du projet pour la coopération civilo-militaire figure à l'**appendice 7** du présent rapport. La réunion a ainsi formulé la décision et la conclusion suivantes :

| | |
|--------------------------------|---|
| Projet de décision 6/04 | <p>Examen du projet 9 - Coopération civilo-militaire / Utilisation flexible de l'espace aérien</p> <p>Il est décidé que, afin de soutenir et d'orienter efficacement la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire et l'utilisation flexible de l'espace aérien dans la région AFI, le mandat du Projet 9 soit modifié et l'équipe de gestion du projet soit reconstituée d'ici le 31 décembre 2023.</p> |
|--------------------------------|---|

| | |
|----------------------------------|---|
| Projet de conclusion 6/05 | <p>Mise en place de l'équipe de gestion de projet de coopération civilo-militaire et d'utilisation flexible de l'espace aérien</p> <p>Il est conclu que, afin de soutenir et d'orienter efficacement la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire et l'utilisation flexible de l'espace aérien dans la région AFI, les États sont exhortés à nommer des experts au sein de l'équipe de gestion du projet de coopération civilo-militaire et de l'utilisation flexible de l'espace aérien.</p> |
|----------------------------------|---|

Carences de l'espace aérien RVSM AFI

3.26 La réunion a été informée de l'état de l'espace aérien RVSM AFI par l'Agence régionale de surveillance de la région AFI (ARMA). Il a été noté que les incidents ATS dans l'espace aérien RVSM aux frontières des régions AFI et MID demeurent préoccupants. La réunion a noté l'augmentation des incidents de contrôle de la circulation aérienne, en particulier à la suite de la fermeture de la FIR de Khartoum et de l'espace aérien du Niger en raison de troubles civils qui ont forcé le trafic aérien à éviter les deux espaces aériens, et entraîné une surcharge du trafic dans la région de la mer Rouge. L'augmentation du nombre de rapports sur les grands écarts de hauteur dans la FIR d'Asmara, qui est le résultat de défaillances de coordination entre l'ACC d'Asmara et les FIR de la région MID, à savoir les ACC de Sanaa et de Djeddah, est particulièrement préoccupante. Il a été noté qu'il est urgent de mettre à jour les procédures opérationnelles entre Asmara et les FIR voisines pour remédier aux déficiences constatées jusqu'à présent.

3.27 Le problème de la collecte insuffisante de données RSVM a été noté. La réunion a encouragé les États à continuer de fournir un retour d'information à ARMA afin de permettre une évaluation efficace du niveau global de sécurité cible sur les écarts de hauteur. Le rapport d'analyse RVSM d'ARMA est joint en **appendice 8** du présent rapport.

3.28 La réunion a également été informée des prochains webinaires sur les grands écarts de hauteur (LHD) le 7 novembre 2023, et sur la communication et la surveillance basée sur les performances (PBCS), à une date à communiquer. Les États ont été encouragés à faciliter la participation de leurs experts à ces webinaires.

Relocalisation et mise à niveau du CIV/CCR de Mogadiscio

3.29 Le Secrétariat a présenté un rapport d'étape sur le transfert du Centre d'information de vol (CIV) de Nairobi à Mogadiscio et sur la reclassification subséquente de l'espace aérien dans la Région d'information de vol (FIR) de Mogadiscio.

3.30 La réunion a noté que toutes les exigences identifiées dans l'étude de sécurité avaient été remplies et que l'unité ATS de Mogadiscio avait été mise à niveau avec succès passant du statut de CIV à celui de centre de contrôle régional (CCR), et l'espace aérien passant de la classe G à la classe A avec effet le 26 janvier 2023, marquant ainsi la relocalisation réussie des services dans la ville de Mogadiscio. Le rapport sur la réinstallation et la mise à niveau du CIV/CCR de Mogadiscio est joint à l'appendice **9** du présent rapport.

Rapport d'activités de l'équipe de gestion de projet du plan de contingence ATM AFI (AFI CP PMT)

3.31 L'équipe de gestion du projet du plan de contingence ATM AFI (AFI CP PMT) a présenté un rapport sur les activités annuelles à la réunion. L'équipe a rendu compte de l'évolution récente de la situation dans la région en ce qui concerne les situations de contingence, à savoir l'activation du plan de contingence pour l'espace aérien du Soudan, du Gabon et du Niger, qui a entraîné d'importantes perturbations du trafic aérien à l'intérieur et autour des FIR de la région AFI.

3.32 L'équipe de gestion du projet du plan de contingence ATM AFI a signalé certaines incohérences dans ledit plan qui nécessitent un réexamen du document. Parmi les éléments qui devront faire l'objet d'un examen, figurent le changement de nom de l'équipe de gestion de projet afin d'éviter la confusion actuelle avec l'équipe de coordination des mesures de contingence (CCT) qui serait activée en cas de situation d'urgence, le cadre de référence pour refléter le fait qu'il s'agit d'un groupe central qui effectue des travaux de maintenance continus du plan, l'enrichissement de l'équipe avec les nouveaux experts proposés, les incohérences et les inexactitudes dans l'application du Plan et l'accessibilité des routes de contingence publiées ainsi que des NOTAM, la question des autorisations de survol accordées en cas de situation d'urgence et la nécessité d'harmoniser le Plan AFI et d'autres plans régionaux, en mettant l'accent sur le plan de contingence de la région de l'Atlantique Sud (SAT) comme point de départ.

3.33 La réunion a pris note de la prochaine rencontre virtuelle du groupe d'experts sur le plan de contingence ATM AFI, prévue en octobre 2023, pour permettre l'examen du plan de contingence ATM AFI, l'examen des modèles de plan de contingence et de protocole d'accord pour les États de la région AFI ainsi que l'élaboration de stratégies d'alignement régional.

3.34 Les leçons tirées de l'activation des équipes de coordination des plans de contingence (CCT) pour gérer les situations y relatives au cours de l'année indiquent que le titre d'équipe de coordination du plan de contingence ATM AFI (AFI ATM CP CCT) tel qu'indiqué dans le plan de contingence AFI devait être modifié afin d'éviter la confusion avec les CCT habituellement activées pendant les situations de contingence. Il a également été noté les divergences dans certains des plans nationaux de contingence qui nécessitent un examen pour harmoniser les routes de contingence et le système d'allocation des niveaux de vol associé afin d'éviter les conflits lorsque les routes sont activées. La réunion a également exhorté les États à élaborer un plan d'urgence national qui intègre les plans de contingence ATM et les plans d'urgence des aéroports.

3.35 Les participants à la réunion ont noté avec préoccupation que seuls l'Afrique du Sud et l'ASECNA avaient fourni un lien vers leurs plans de contingence à l'OACI pour publication sur son site internet. La réunion a rappelé aux États que la responsabilité de fournir le lien vers leur plan national de contingence ATM leur incombe, et que le plan devrait être fourni indépendamment du fait que le fournisseur de service de la navigation aérienne l'ait fait ou pas.

PLANIFICATION OPERATIONELLE ET EXPLOITATION DES AÉRODROMES (SÉCURITÉ, CAPACITÉ ET EFFICACITÉ)

Rapport de l'équipe de projet sur la sécurité des pistes

3.36 L'équipe de projet sur la sécurité des pistes a informé la réunion que le document de projet avait été élaboré et soumis au Secrétariat pour transmission ultérieure au Comité de coordination des projets de l'APIRG (APCC) pour examen et approbation. La réunion a été informée que l'équipe du projet avait proposé certaines activités susceptibles d'améliorer les programmes de sécurité des pistes dans les aéroports, y compris des activités à envisager pour augmenter le nombre d'équipes de sécurité des pistes opérationnelles dans la région.

3.37 De plus, les membres de l'équipe de projet ont informé la réunion que certains de ses membres avaient participé à certaines activités de la GO-TEAM pour la sécurité de piste. Les activités comprenaient l'appui à la mise en place des équipes de sécurité de pistes à l'aéroport international Melchoir Ndadaye (Burundi), à l'aéroport international d'Entebbe (Ouganda) et à l'aéroport international de Juba (Soudan du Sud).

3.38 Les participants à la réunion ont également été informés que les membres de l'équipe de projet ont participé à l'atelier d'initiation sur la sécurité des pistes organisé conjointement par l'OACI, l'IATA et la CASSOA à Kampala, en Ouganda, pour les États ESAF, avec 108 participants de 17 États et de 8 Organisations internationales.

3.39 Le rapport de l'équipe de projet sur la sécurité des pistes figure à l'**appendice 10** du présent rapport.

Rapport de l'équipe de projet A-CDM

3.40 L'équipe de projet a présenté à la réunion l'état d'avancement de l'élaboration du document de projet qui avait été soumis au Secrétariat pour examen. La réunion a également été informée des critères proposés pour la mise en œuvre de la prise de décision collaborative dans les aéroports de la région, aux fins d'examen. Les critères comprennent des actions et des étapes clés pour la mise en œuvre effective de l'A-CDM en tenant compte de la densité du trafic dans les aéroports afin de déterminer ceux qui devraient mettre en œuvre l'A-CDM.

3.41 Les participants à la réunion ont noté que certains aspects n'étaient pas inclus dans le document de projet et ont demandé à l'équipe de projet de les inclure avant de les soumettre au Secrétariat pour examen par l'APCC. Le rapport de l'équipe de projet A-CDM figure à l'**appendice 11** du présent rapport.

Rapport de l'équipe de projet sur la certification des aérodromes

3.42 L'équipe de projet sur la certification des aérodromes a informé les participants qu'elle avait révisé le document de projet afin d'accélérer la certification des aérodromes internationaux dans la région.

3.43 L'équipe de projet a en outre informé les participants qu'elle avait identifié les défis suivants affectant la certification des aéroports internationaux, à savoir la conformité réglementaire, l'inadéquation des infrastructures et des ressources, l'insuffisance du personnel qualifié et les contraintes financières.

3.44 En plus des informations ci-dessus, l'équipe de projet a informé la réunion que certains de ses membres avaient participé aux missions d'assistance à la certification des aérodromes dans le cadre du Projet du plan AFI au Botswana/Gaborone, en Sierra Leone/Freetown, au Congo/Brazzaville, ainsi qu'à des ateliers à Djibouti et au Cameroun. Le Botswana, le Congo et la Sierra Leone ont respectivement certifié l'aéroport Sir Sereste, l'aéroport de Brazzaville et l'aéroport de Freetown. Djibouti travaille sur le plan d'action convenu à l'issue de la première mission.

3.45 Afin de renforcer les capacités des États en matière de certification des aérodromes, l'équipe de projet a demandé aux Bureaux régionaux de l'OACI et aux Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) d'accroître leur soutien aux programmes de renforcement des capacités et aux activités d'assistance technique. La réunion a en outre exhorté les RSOO à promouvoir la coopération régionale et l'harmonisation des processus de certification des aérodromes, y compris l'échange de bonnes pratiques et d'expériences.

Rapport de l'équipe de projet sur la formation et la qualification du personnel technique.

3.46 L'équipe de projet sur la formation et la qualification du personnel technique a présenté les résultats de l'analyse des écarts menée pour identifier les besoins de formation dans les régions ESAF et WACAF. L'équipe du projet a élaboré des questionnaires qui ont été distribués aux États en mai 2022, et la collecte de données avait été prolongée jusqu'en juillet 2023. En juillet 2023, 30 États (62,5 %) et 5 organismes de formation ont fourni des commentaires sur les questionnaires.

3.47 La réunion a pris note des priorités identifiées par l'équipe et l'a mandatée à les inclure dans le document de projet et le finaliser. Le rapport de l'équipe de projet sur la formation et la qualification figure à l'**appendice 12** du présent rapport.

Composition des équipes de projet du domaine de la planification opérationnelle et de l'exploitation des aérodromes (AOP)

3.48 Les participants à la réunion ont noté que la liste des membres des équipes projets du domaine AOP n'était pas à jour car elle comprenait des experts retraités de leurs États ou des membres inactifs. De plus, certains membres actifs n'ont pas été inclus dans la liste. La réunion a recommandé que cette liste soit mise à jour. Le Secrétariat a été chargé d'assurer le suivi auprès des États et des Organisations par le biais de lettres de rappel sur la nécessité de mettre à jour la liste.

Initiative de mise en œuvre du GRF au Burkina Faso

3.49 Le Burkina Faso a indiqué qu'il concevait des systèmes avec et sans contact au sol pour effectuer des inspections et des évaluations des pistes dans le cadre de la mise en œuvre du Format mondial de compte rendu de l'état de la surface des pistes (GRF).

3.50 Le système du Burkina Faso comporte des dispositifs électroniques, un véhicule aérien sans pilote (UAV) ou un véhicule terrestre sans pilote (UGV) qui mesure l'étendue et la profondeur de l'eau sur une piste et génère automatiquement le rapport des conditions de surface de la piste (RCR). Les données obtenues sont envoyées aux unités ATC et AIM.

3.51 Le projet est encore au stade expérimental. D'après les résultats obtenus, l'État a indiqué que l'utilisation de ces systèmes pourrait réduire la présence humaine sur la piste et améliorer le temps de collecte des données. La réunion a apprécié le caractère innovant du projet et a encouragé l'État à continuer à partager l'expérience et les leçons tirées des résultats.

Défis de la gestion du risque animalier à l'échelle régionale

3.52 L'Ouganda a présenté les résultats de l'atelier sur la gestion du risque animalier qui s'est tenu les 26 et 27 juillet 2022. La présentation de l'Ouganda a mis en évidence les défis de la gestion du risque animalier à savoir très peu d'États membres rendent compte des impacts liés au risque animalier, le manque de personnel qualifié, l'indisponibilité de formateurs sur la gestion des risques liés à la faune. La réunion a également été informée que, d'après les quelques rapports disponibles, il y avait une augmentation du nombre de réponses « inconnues » fournies dans le formulaire de rapport. La réunion a rappelé la nécessité d'enquêter et d'analyser davantage les cas « inconnus » en effectuant des recherches par le biais de l'analyse génétique des échantillons collectés afin de fournir des conseils efficaces sur la gestion des impacts par des espèces inconnues.

3.53 La réunion a convenu qu'une équipe d'experts en gestion du risque animalier serait formée sous l'égide de l'équipe de projet de certification des aéroports. Il est attendu que les experts élaborent un mandat spécifique pour étudier la question et l'impact sur les activités de l'aviation et qu'ils fassent un rapport au Sous-groupe.

Autres initiatives en matière de navigation aérienne

Initiatives de CANSO

3.54 CANSO a fourni de l'information sur les initiatives de mise en œuvre en cours dans la région en ce qui concerne la prise de décision collaborative (CDM), l'A-CDM ainsi que la feuille de route de Mombasa pour la gestion des flux de la circulation aérienne (ATFM). Les participants à la réunion ont également été informés de la création d'un réseau d'échange de données ATFM pour l'excellence coopérative (CADENCE) de CANSO pour l'échange d'information entre les entités participantes. L'outil est actuellement utilisé dans la région Amérique du Sud.

3.55 CANSO a appelé les États à adopter la feuille de route de CANSO à Mombasa et à accélérer la mise en œuvre du CDM afin de permettre une gestion collaborative des flux de trafic aérien.

3.56 Pour enrichir la discussion, l'ASECNA a informé la réunion de l'initiative ATFM en cours dans ses espaces aériens qui en est à un stade avancé.

3.57 Le Secrétariat a souligné l'importance de la mise en œuvre de l'ATFM dans la gestion des plans de contingence ATM.

Initiatives de SASO

3.58 La réunion a été informée des initiatives et des activités menées par l'Agence de surveillance de la sécurité de l'Afrique australe (SASO). Les activités comprennent la formation des inspecteurs ANS, des missions d'assistance ainsi que l'harmonisation des réglementations et des documents d'orientation.

3.59 La SASO, basée en Eswatini, a proposé d'accueillir toute formation organisée par l'OACI et de faciliter la participation des États membres de la SASO à ces formations.

3.60 Les participants à la réunion ont salué l'offre de la SASO de soutenir les activités du Sous-groupe et ont exhorté d'autres Organisations régionales et internationales à envisager d'organiser également des réunions et des formations.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

Mise à jour de l'AFI eANP

4.1 La réunion a mis l'accent sur le processus d'amendement du Plan de navigation aérienne (ANP) Volume I et II. Il a été rappelé aux représentants des États que toutes les modifications apportées aux volumes I et II de l'eANP devaient être effectuées dans le cadre du processus de proposition d'amendements (PfA). Les participants à la réunion ont constaté que certains renseignements fournis dans les volumes I et II de l'eANP n'étaient pas à jour. La réunion a demandé aux délégués des États de confirmer les informations contenues dans les volumes I et II, en particulier en ce qui concerne les données sur les régions d'information de vol (FIR), les régions de recherche et de sauvetage (SRR) ainsi que les services et installations disponibles dans les aéroports internationaux.

4.2 La réunion a rappelé la décision 24/30 d'APIRG/24 qui a requis l'identification des éléments applicables d'ASBU et la finalisation du volume III de l'AFI eANP. Le Secrétariat a informé la réunion qu'il avait fait circuler le projet de volume III de l'AFI eANP pour recueillir les commentaires par le biais d'une lettre aux États datée du 20 janvier 2023. Cependant, seuls trois États, à savoir le Sénégal, la Tanzanie et le Togo, ont fourni un retour d'information. Certains participants ont déclaré n'avoir pas reçu d'informations ou de lettres appelant à participer aux webinaires organisés par les Bureaux régionaux de l'OACI sur ce sujet.

4.3 La réunion a été informée de la tenue prochaine d'un atelier sur la mise à jour des volumes I, II et III de l'AFI eANP en octobre 2023. La réunion a appelé les États à examiner et à mettre à jour les informations contenues dans le projet de volumes I, II et III de l'AFI eANP avant l'atelier.

4.4 La réunion a exhorté les États à veiller à ce que les correspondances qui leur sont adressées soient mises à la disposition du personnel technique compétent.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : CARENCES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Gestion des carences de la navigation aérienne

5.1 La réunion a été informée du lancement officiel le 17 mai 2023 de la plateforme AANDD par le biais d'un webinaire organisé par le Secrétariat. Le webinaire a permis aux participants de se familiariser à l'utilisation de la plateforme AANDD pour l'identification, la notification, l'évaluation et la résolution des carences de la navigation aérienne.

La réunion a noté que l'outil AANDD est pleinement opérationnel et a exhorté les États et les Organisations à l'utiliser pour la gestion des carences de la navigation aérienne.

Comptes rendus sur les carences de la navigation aérienne

5.2 Le Secrétariat a sensibilisé les participants au processus de report et de gestion des carences de la navigation aérienne.

5.3 La réunion a noté que peu d'États notifiaient des carences et leur a rappelé de désigner des points focaux et de veiller à ce que ces derniers participent effectivement au processus de notification par le biais de la base de données sur les carences de la navigation aérienne (AANDD).

5.4 Les États ont signalé des difficultés d'accès à la plate-forme AANDD pour notifier certains problèmes dans des domaines qui ne sont pas reflétés dans l'AANDD. La réunion a demandé aux États de fournir des détails de ces préoccupations au Secrétariat pour examen.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : ACTIVITES DEVANT ETRE COORDONNEES AVEC LES SSTS DU RASG-AFI

Les activités relatives à la planification opérationnelle et à l'exploitation des aérodromes à coordonner avec les SSTS du RASG/AFI

6.1 Les participants à la réunion ont noté qu'il n'y avait pas de nouveau sujet du domaine AOP nécessitant une coordination avec le RASG/AFI, mais a encouragé une coordination continue pour améliorer l'état de la certification des aérodromes ainsi que la mise en œuvre de la sécurité des pistes et du GRF.

6.2 La réunion a été l'occasion de faire le point sur l'état d'avancement de la certification des aérodromes, la mise en place des équipes de sécurité de pistes sur les aérodromes internationaux et la mise en œuvre du GRF dans les États ESAF et WACAF, comme indiqué à l'appendice **13** du présent rapport.

Les activités relatives à l'exploitation de l'espace aérien à coordonner avec le RASG-AFI

6.3 *Sécurité de l'espace aérien RVSM.* Les participants à la réunion ont noté que la question de large écart de Hauteur (LHD) demeure une préoccupation dans la région AFI. La fermeture récente des frontières des États du Gabon, du Niger et du Soudan a exacerbé les problèmes de sécurité dans l'espace aérien AFI en raison des déviations non-planifiées par rapport aux trajectoires prévues, ce qui a entraîné des rapports de non-respect des normes d'espacement et des procédures d'approbation de l'espace aérien conformément aux exigences de l'Annexe 11 de l'OACI. La réunion a appelé à une sensibilisation accrue des utilisateurs de l'espace aérien sur le respect des normes d'espacement, même dans des circonstances aussi exigeantes.

6.4 *Communication et surveillance basées sur les performances (PBCS)*. Les participants à la réunion ont noté que la décision 23/06 d'APIRG/23 concernant la création d'une équipe de mise en œuvre du PBCS n'a pas été mise en œuvre. La réunion a également noté que la mise en œuvre du PBCS nécessitait l'approbation y relative des aéronefs, qui relève de la responsabilité du RASG-AFI. La réunion demande à cet effet au RASG-AFI d'accélérer la mise en place d'un programme de sensibilisation sur le PBCS auprès des États afin de permettre une mise en œuvre efficace dans la région.

Activités des UAS dans les États WACAF

6.6 Le Secrétariat a fourni à la réunion un aperçu des activités des systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS) dans la région WACAF, ainsi que des questions liées aux opérations des UAS dans la région AFI en général.

6.8 La réunion a noté que plusieurs États n'avaient pas de réglementation sur les RPAS et que les opérations des UAS dans la région n'étaient toujours pas réglementées. La réunion a donc appelé le RASG-AFI à aider les États à accélérer l'élaboration de réglementations nationales.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : DIFFICULTÉS DE MISE EN ŒUVRE RENCONTRÉES PAR LE SOUS-GROUPE

Défis liés à la mise en œuvre dans le domaine de l'exploitation et de la planification des aéroports (AOP)

7.1 La session de groupe du domaine AOP a permis de discuter de certains des défis liés à la mise en œuvre, en particulier en ce qui a trait à l'élaboration des documents projets. Les participants à la réunion ont demandé au Secrétariat d'organiser un webinaire sur le sujet.

7.2 La réunion a également noté que certains membres des équipes projet avaient quitté leur fonction au sein de leur autorité de l'aviation civile ou du prestataire de services de navigation aérienne sans être remplacés. Cette situation a imposé une lourde charge aux experts qui devaient mener à bien les activités du projet. Compte tenu de cela, la réunion a exhorté les États et les Organisations à nommer davantage d'experts/points focaux pour renforcer la participation et soutenir les initiatives des équipes de projet.

Défis de mise en œuvre dans le domaine de l'exploitation de l'espace aérien

7.3 Durant les sessions restreintes, le domaine ATM/SAR a échangé sur les défis de mise en œuvre des projets ainsi que les activités opérationnelles ATM et SAR.

7.4 La réunion a mis en évidence le manque d'informations sur certains concepts tels que le plan PBCS AFI et le modèle de cadre réglementaire national, ainsi que sur la façon de déterminer la capacité ATS. En outre, le Kenya a présenté un document de travail sur le faible niveau de réponses des États aux correspondances de l'OACI. Les participants à la réunion ont noté qu'un nombre important de lettres aux États n'atteignaient pas toujours les points focaux de l'État ciblé, d'où le faible niveau de réponse, et la réunion a exhorté le Secrétariat à redoubler d'efforts pour sensibiliser les États au plus haut niveau afin de remédier à cette lacune.

7.6 Les participants à la réunion ont noté et apprécié que les différents ateliers de validation et réunions qui se sont tenus virtuellement ont attiré plusieurs participants des États et des Organisations. La réunion a également été informée que certaines activités des projets nécessitaient des réunions en présentiel pour élaborer, valider la documentation et discuter des activités futures. Les dispositions actuelles du manuel de procédure d'APIRG ne prévoient pas de réunions en présentiel. La réunion a donc appelé le Secrétariat à considérer la révision de ce manuel pour inclure d'autres options de tenue de réunion afin de promouvoir la mise en œuvre de toutes les activités des différents projets.

7.7 Les participants à la réunion ont noté que les préoccupations significatives de sécurité (SSC), en particulier dans le cadre des PANS-OPS, étaient en augmentation dans la région. Il a été souligné que les causes de cette augmentation étaient liées au manque de sensibilisation aux processus de d’approbation et de publication des procédures de vol aux instruments. La réunion a exhorté le Secrétariat à coordonner des ateliers de sensibilisation en 2024 afin d’atténuer cette tendance. La réunion a ainsi convenu du projet de décision suivant:

| | |
|---------------------------------------|---|
| <p>Projet de décision 6/06</p> | <p>Ateliers de sensibilisation aux procédures de vol aux instruments.</p> <p>Il est décidé que,</p> <p>afin d’atténuer le risque de SSC liés aux PANS-OPS dans la région, le Secrétariat organise deux ateliers visant à accroître la sensibilisation des États et des Organisations aux processus de conception et d’approbation des procédures de vol aux instruments.</p> |
|---------------------------------------|---|

7.8 La réunion ont également noté qu’au sein du groupe de l’exploitation de l’espace aérien, il n’y avait pas d’équipe de projet chargée de la formation et de la qualification du personnel technique dans les domaines ATM et SAR, pour aider à la mise en œuvre des projets dans ce domaine. Lors de la réunion, le Secrétariat a été invité à poursuivre l’analyse de la question et à proposer des termes de référence et une justification pour la création d’une équipe de projet lors de sa prochaine réunion.

7.9 Le taux des accords de recherche et de sauvetage (SAR) signés entre les États est le plus bas de tous les éléments de mise en œuvre de la recherche et du sauvetage dans la région AFI. La réunion a rappelé que les accords de recherche et de sauvetage ne pouvaient être efficaces que s’ils étaient signés ou approuvés au plus haut niveau de l’État. Des leçons ont été tirées avec l’exemple de la Communauté de l’Afrique de l’Est (EAC), où les États membres ont décidé de signer un accord conjoint de recherche et de sauvetage applicable au sein de leur Communauté économique régionale (CER). La réunion a encouragé les États et les Organisations régionales à soutenir les accords conjoints de recherche et de sauvetage afin d’optimiser les ressources disponibles et d’harmoniser les procédures et les services de recherche et de sauvetage.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : PROPOSITIONS DE RECOMMANDATIONS/MESURES À CONSIDERER PAR LE SIÈGE DE L'OACI

8.1 La réunion a délibéré sur ce point de l’ordre du jour et a noté la nécessité d’une sensibilisation au plus haut niveau des États sur la coopération civilo-militaire dans le domaine ATM. Les participants à la réunion ont également noté le manque d’expertise adéquate dans la région pour remédier à cette lacune. La réunion a appelé le siège de l’OACI à soutenir les régions ESAF et WACAF en identifiant des experts d’autres régions pouvant apporter leur soutien en termes de formation et de partage des meilleures pratiques en matière de coopération civilo-militaire dans le cadre de l’initiative NCLB.

8.2 La réunion a noté avec préoccupation le faible niveau de participation des experts des États ESAF et WACAF aux panels de l’OACI et ont appelé les États à désigner des experts dûment qualifiés pour participer aux panels et aux groupes de travail de l’OACI lorsque requis.

8.3 Le Secrétariat a également fourni à la réunion des informations relatives aux derniers amendements apportés aux Annexes 11 et 14 à la Convention de l’Aviation Civile Internationale, ainsi qu’aux PANS-Aérodromes et PANS-

ATM. Les États et les Organisations ont été encouragés à se tenir au courant de l'évolution des documents de l'OACI et à modifier leurs réglementations nationales en conséquence. Les participants se sont félicités de ces mises à jour et ont encouragé le Secrétariat à fournir en permanence de telles informations aux réunions du Sous-groupe afin d'aider les États à se tenir au courant des problèmes émergents dans le domaine de l'aviation.

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU MANDAT ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE

Mandat du Sous-groupe

9.1 La réunion a rappelé que toute proposition d'amendement du mandat du Sous-groupe devra faire l'objet d'une note de travail présentée à la réunion du Sous-groupe. Le mandat du Sous-groupe figure à l'**appendice 14** du présent rapport.

Programme de travail du Sous-groupe

9.4 Le Secrétariat a présenté une proposition de programme de travail de l'AAO/SG mettant en évidence les principales activités à mener telles que la coordination avec les équipes de projet, l'examen de l'état d'avancement des projets ainsi que les activités de préparation de l'AAO/SG7 prévues pour la mi-2024. Les participants se sont mis d'accord sur le programme de travail proposé par le Sous-groupe tel qu'il figure à l'**appendice 15**. Le projet de décision suivant a été formulé :

| | |
|--------------------------------|--|
| Projet de décision 6/07 | Programme de travail du Sous-groupe AAO Il est décidé que, pour atteindre les objectifs du Sous-groupe, le programme de travail de l'AAO/SG soit approuvé comme indiqué à l' appendice 15 au présent rapport. |
|--------------------------------|--|

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DES PROJETS DE CONCLUSIONS/DÉCISIONS/MESURES DE LA SIXIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN (AAO/SG 6)

10.1 La réunion a examiné et adopté les projets de conclusions et de décisions ainsi que les actions à prendre par le Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien. Le résumé des projets de conclusions et des projets de décisions et la liste des actions prises par la réunion figurent aux **appendices 16 et 17** du présent rapport.

POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

Aucune autre question n'ayant été examinée sous ce point de l'ordre du jour.

Cérémonie de clôture

11.3 Le Président du Sous-groupe a présenté un résumé des discussions de la réunion ainsi que les principaux résultats.

11.4 La réunion a été officiellement clôturée par le Directeur régional du Bureau WACAF de l'OACI. Dans son allocution de clôture, M. Zo'o Minto'o Prosper, a appelé à une minute de silence à la mémoire de feu Elhadji Ayaha Ahmed, précédemment Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Niger, décédé le 7 septembre 2023.

11.5 Il a exprimé sa gratitude aux États et Organisations représentés et les a remerciés pour leur soutien continu aux initiatives et activités de l'OACI. Il a insisté sur la nécessité de disposer de versions actualisées des volumes I, II et III de l'AFI eANP et de rendre compte en permanence de la mise en œuvre des éléments ASBU.

11.6 Il s'est félicité de l'offre faite par SASO d'accueillir des réunions régionales et a promis le soutien de l'OACI à de tels événements.

11.7 Il a remercié le Président sortant, M. Billy Diabasenga, pour sa contribution inestimable aux activités de l'AAO/SG et a félicité le nouveau Président, M. Nathan Kaluba de la Zambie, et le Vice-Président, M. Adama Sanogo de la Côte d'Ivoire. Il a également remercié les participants pour leurs contributions et pour la qualité des résultats des discussions qui visent à résoudre les problèmes de navigation aérienne de la région. Il a souhaité à tous les participants un bon retour à leur domicile.

11.8 Le Directeur régional a officiellement déclaré close la 6e réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien.

-----FIN-----