

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**Cinquième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien
(AAO/SG5) de l'APIRG, Réunion virtuelle, 23 - 26 août 2022**

Point 06 de l'ordre du jour : Difficultés de mise en œuvre rencontrées par le Sous-groupe

MISE EN ŒUVRE DU GRF EN CÔTE D'IVOIRE ET LES DEFIS RENCONTRES

(Note présentée par la Côte d'Ivoire)

RÉSUMÉ

La présente note de travail décrit la démarche adoptée par l'Etat de la Côte d'Ivoire dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau format de rapport d'état de piste (GRF). La note présente également les opportunités et difficultés rencontrées tout au long du processus de mise en œuvre du GRF.

RÉFÉRENCE(S) :

- Annexe 14, Volume I - Conception et exploitation technique des aéroports ;
- Annexe 3 - Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale ;
- Annexe 6, Partie 1 - Aviation de transport commercial international - Avions et Partie 2 Aviation générale internationale – Avions
- Annexe 8 - Navigabilité des aéronefs ;
- Annexe 15 - Services d'information aéronautique ;
- Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) - Aéroports (Doc 9981), Gestion de l'information aéronautique (Doc 10066) et Gestion du trafic aérien (Doc 4444) ;
- Circulaire 355 - Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes
- Doc 10064 - Manuel sur les performances des avions.

Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI :

A- Sécurité

1. INTRODUCTION

1.1 Dans l'optique d'harmoniser les méthodes d'évaluation et de communication de l'état de la surface des pistes et établir de manière objective le lien entre les performances d'un avion et les renseignements sur l'état de la surface des pistes, l'OACI a développé le nouveau format de compte rendu mondial de l'état de surface de pistes (GRF) dont la date de mise en œuvre préalablement fixée le 05 novembre 2020 a été reportée 04 novembre 2021.

1.2 A la suite des ateliers de formation organisés par le Bureau Régional de l'OACI WACAF à Dakar (Sénégal) et à Accra (Ghana), des réunions de coordination entre l'Unité

Régionale de Supervision de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile (URSAC) et les Etats membres de l'UEMOA et la Mauritanie, avec l'appui du Bureau Régional, ont permis de mettre en place un modèle de feuille de route pour la mise en œuvre du GRF en douze (12) phases.

1.3 Dès sa mise en place, l'Etat de Côte d'Ivoire a adopté la feuille de route et s'est engagé à mettre en œuvre le GRF avant la date d'application prévue le 4 novembre 2021.

1.4 Le processus mis en œuvre par la Côte d'Ivoire dans le cadre de la mise en œuvre du GRF comprenant entre autres la coordination entre parties prenantes, la formation du personnel, les équipements mis à disposition et les opportunités et difficultés rencontrés est décrit dans le présent document de travail.

2. DÉMARCHES ADOPTÉES

2.1 La première étape du processus était de mettre à jour les différents textes réglementaires dans les domaines AGA, ANS, AIR et OPS et de les mettre à la disposition de l'industrie aéronautique à travers les canaux appropriés (Site internet, courrier, etc...).

2.2 Une réunion de haut niveau pour le lancement du processus de mise en œuvre du GRF s'est tenue en décembre 2020 avec la participation des dirigeants responsables des entités impactées (Exploitants d'aérodrome, Fournisseurs de service de la navigation aérienne, Exploitants d'aéronefs et l'Autorité National de l'Aviation Civile). Cette réunion avait pour objet de sensibiliser les dirigeants responsables sur leurs rôles et responsabilités et d'adopter une stratégie nationale de mise en œuvre du GRF basée sur la feuille de route de l'URSAC.

2.3 Les rôles et responsabilités des parties prenantes dans la mise en œuvre du GRF sont :

- *Autorité de l'aviation civile* : Assurer la mise à jour du cadre réglementaire, l'établissement et la supervision du plan national de mise en œuvre du GRF ;
- *Exploitants d'aérodromes* : évaluer les conditions de surface des pistes, y compris les contaminants, pour chaque tiers de piste et les reporter au moyen d'un rapport uniforme sur l'état des pistes (RCR) ;
- *Services de circulation aérienne* : transmettre les informations reçues via le RCR et/ou les comptes rendus spéciaux en vol (AIREP) aux utilisateurs finaux (via les communications vocales, ATIS, CPDLC) ;
- *Services de l'information aéronautique* : fournir les informations reçues dans le RCR aux utilisateurs finaux (SNOWTAM) ;
- *Opérateurs aériens* : utiliser les informations conjointement avec les données de performances fournies par les constructeurs d'aéronefs pour déterminer si les opérations d'atterrissage ou de décollage peuvent être effectuées en toute sécurité et fournir des comptes rendus spéciaux en vol (AIREP) sur les actions de freinage sur piste.

2.4 A la suite de cette réunion, des points focaux ont été désignés dans chaque structures impactées. Une équipe locale a été mise en place à l'aéroport international d'Abidjan composée des points focaux désignés. Cette équipe était composée entre autres de l'exploitant d'aérodrome, les exploitants d'aéronef, le fournisseur de services de la navigation aérienne, l'équipe de sécurité de piste (RST), le représentant des compagnies aériennes et l'Autorité de l'aviation civile.

2.5 Sous l'égide de l'URSAC, des réunions mensuelles ont été organisées entre les

états membres de l'URSAC. Ces réunions avaient pour objectifs d'évaluer le niveau d'avancement de chaque Etat, identifier les points bloquants et partager les bonnes pratiques.

2.6 En plus des ateliers de formation organisés par le Bureau Régional de l'OACI WACAF, l'Autorité de l'aviation civile a exigé que son personnel et celui de l'industrie impliqués directement dans le processus de mise en œuvre du GRF participent aux formations en ligne ICAO/ACI, ICAO/IATA et ICAO/CANSO sur le GRF selon le domaine d'expertise et disposent de certificat validé par l'OACI. Les certificats de formation des différents acteurs ont été transmis à l'Autorité de l'aviation civile pour archivage.

2.7 Après la formation des acteurs, une étude de sécurité a été coordonnée par le gestionnaire de l'aéroport d'Abidjan afin d'évaluer l'impact de la mise en œuvre du GRF sur la sécurité aérienne et approuvée par l'ANAC. Au vu des mesures d'atténuation identifiés, chaque entité a élaboré un plan local de mise en œuvre du GRF et sur la base de ces plans locaux, un plan national a été établi et adopté par décision du directeur général de l'Autorité de l'aviation civile.

2.8 Sur la base des textes règlementaires cités au point 2.1, des guides et procédures opérationnelles de mise en œuvre du GRF ont été élaborés pour donner des directives aux inspecteurs de l'Autorité de l'aviation civile et aux exploitants comprenant les ressources humaines et matérielles nécessaires pour la mise en œuvre du GRF.

2.9 Un atelier de formation pratique en cours d'emploi (OJT) des acteurs de la mise en œuvre du GRF sur les aérodromes des Etats membres de l'UEMOA et la Mauritanie organisé par l'URSAC en coordination avec le Bureau régional et l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de la Côte d'Ivoire s'est déroulé du 26 au 30 juillet 2021 et a vu la participation de plus 44 experts des Etats membres de l'UEMOA et la Mauritanie. En plus des aspects théoriques, des tests pratiques sur site ont été réalisés sur le processus d'évaluation et de la communication de l'état de la surface. Cette formation a permis de consolider les acquis et de relever les points d'amélioration.

2.10 Une période de test avant la date d'application prévue le 4 novembre 2021 a été déclarée par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à la suite de la formation pratique. Cette période de test était constitué d'analyses documentaires et d'inspections sur site pour évaluer l'état de mise en œuvre du GRF et de s'assurer de la prise en compte des recommandations issues de la formation pratique. Cette période de test a permis d'identifier les difficultés résiduelles.

3. OPPORTUNITÉS ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

3.1 Opportunités.

3.1.1 Le report de la date d'application du GRF en novembre 2021 a permis à la Côte d'Ivoire de s'organiser et de dérouler sereinement la feuille de route mise en place jusqu'à son terme.

3.1.2 L'assistance de l'URSAC et du Bureau Régional et les réunions de suivi de l'état d'avancement des Etats ont apportées des réponses questions soulevées et a permis de faire

face aux difficultés rencontrées.

3.1.3 L'implication des dirigeants responsables des structures impactées dès le début du processus a également facilité la mise à dispositions de ressources aux acteurs pour la mise en œuvre du GRF.

3.2 **Difficultés.**

3.2.1 Les contraintes de ressources financières dues aux effets de la COVID 19 ;

3.2.2 La gestion du changement due à la rupture de la méthode traditionnelle d'évaluation l'état de la surface des pistes ;

3.2.3 Le manque de formation pour les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du GRF ;

3.2.4 La méconnaissance de bonne pratique pour minimiser les délais de communication du RCR aux pilotes et les erreurs survenues dans certains comptes rendus.

4. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note des informations contenues dans ce note d'information ;
- b) Solliciter le Bureau régional de l'OACI à coordonner avec la CAFAC pour la recherche de financement en vue d'offrir des bourses pour la formation en ligne
- c) Planifier des ateliers de partage d'expériences entre les Etats afin d'échanger sur les bonnes pratiques et minimiser les délais de communication du RCR aux pilotes
