

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE

Réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile

(Abuja, Nigéria, 19-21 mars 2002)

**Point 1 de l'ordre du jour : Stratégies pour l'élimination des carences dans la région AFI
Domaine des Aérodrômes et des Aides au sol**

(Note présentée par le Secrétariat)

Résumé	
Cette note présente les carences relevées dans le domaine AGA et suggère des solutions envisageables pour leur élimination.	
RÉFÉRENCES	
<i>Annexe 14 — Conception et exploitation technique des aérodrômes</i>	<i>Doc 9137, Manuel des services d'aéroport, Doc 9157, Manuel de conception des aérodrômes, Doc 9184, Manuel de planification d'aéroport, Doc 9332, Manuel du système OACI, d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) Doc 9476, Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS), Doc. 9774, Manuel sur la certification des aérodrômes, Doc 9702, Rapport de la septième réunion régionale de navigation aérienne AFI/7.</i>
Annexes	

1. Introduction

Les spécifications concernant les aérodrômes sont essentiellement contenues dans l'Annexe 14 à la Convention de Chicago, complétées par le Manuel des services d'aéroport, le Manuel de conception des aéroports, le manuel de planification des aéroports, le manuel sur le système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) et le Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface.

2. Carences dans le domaine des aérodrômes et des aides au sol

2.1 Sur la base des différents rapports obtenus des usagers et des rapports de missions et des réunions effectuées dans la région les principaux problèmes suivants ont été identifiés dans notre région.

- Absence de clôture d'aérodrome adéquat et/ou de routes d'enceinte pour les patrouilles avec son corollaire consistant en un contrôle impossible de la circulation des personnes et des véhicules et la divagation des animaux sur les aires de mouvement, l'envahissement des plates-formes aéroportuaires par les populations riveraines ;
- Absence de plans de servitudes aéronautiques opposables au tiers et présence de nombreux objets ou constructions perçant les surfaces de limitation d'obstacles ;
- Absence de programme de lutte contre le risque aviaire qu'illustre la recrudescence d'incidents dus aux impacts d'oiseaux sur plusieurs plates-formes de la région ;
- Insuffisance et/ou indisponibilité des moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie et notamment en ce qui concerne la formation et l'entraînement du personnel ainsi que les performances des véhicules (accélération, débits, et.) ;
- Insuffisance d'entretien des chaussées aéronautiques se traduisant par des déformations causant des vibrations inconfortables pendant les phases de roulage ou de glissance par temps de pluie ;
- Absence de plan d'urgence et des moyens associés (Centre Directeur des Opérations d'urgence, poste isolé de stationnement, équipement spécial de sauvetage pour les aérodromes situés au voisinage de la mer ou de zones marécageuses, etc.), ainsi que de plans d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés ;
- Instabilités des sources primaires d'alimentation électrique et absence d'alimentation électrique de secours fiable avec ses conséquences néfastes sur la disponibilité des aides électriques et radio à la navigation et à l'atterrissage ;

3. Mesures suggérées :

3.1 Si certaines des carences concernent directement les services d'exploitation des aéroports comme la fourniture et la disponibilité des moyens de lutte contre l'incendie, des sources d'alimentation secondaires fiables, et d'aides visuelles appropriées, par contre les autres carences comme celles concernant le risque aviaire et la planification d'urgence relèvent généralement des missions de l'Etat et dépassent les limites de l'aéroport pour faire intervenir des services non forcément implantés à l'aéroport.

3.2 Concernant les carences relevant des exploitants d'aéroport, des progrès sensibles sont observés notamment avec la création de plus en plus d'entités financièrement autonomes qui, si elles sont bien dimensionnées et bien gérées peuvent garantir une utilisation efficace des ressources provenant des redevances aéronautiques. Cependant, la Direction de l'aviation civile, dans son rôle de supervision du secteur aérien, devrait s'assurer que ces services sont conformes aux normes et pratiques recommandées en mettant en place un système de supervision ou d'inspection. L'OACI vient de publier le Manuel de certification des aérodromes qui contient les éléments indicatifs pour l'élaboration d'un cadre réglementaire national et la conduite des inspections visant à s'assurer que la convention de Chicago dont l'Etat est seul signataire, est respectée quel que soit

le statut du gestionnaire de l'aéroport.

3.3 Pour ce qui est du risque aviaire et de la planification d'urgence qui ont été identifiées parmi les carences les plus préoccupantes de la région, et qui par leur nature et leurs conséquences dépassent généralement le cadre de l'aéroport, la DAC devrait initier la création de comités ad hoc d'élaboration et de suivi de programmes y relatifs en favorisant l'utilisation de toutes les compétences nationales disponibles. Outre les séminaires régionaux que l'OACI organise à l'instar de celui d'octobre 2000 à Ouagadougou sur le risque aviaire et de septembre 2000 à Kampala sur les plans d'urgence et qui ne peut profiter qu'à la poignée de délégués que les Etats désignent, les Etats devraient organiser des séminaires/ateliers de sensibilisation au niveau national comme certains pays l'ont fait avec l'assistance du Bureau régional de l'OACI.

3.4 S'agissant du risque aviaire dont les causes aussi bien que les conséquences dépassent généralement le cadre des frontières nationales et qui requiert des études ornithologiques et environnementales pouvant s'avérer coûteuses, il pourrait être envisagé dans le cadre de la coopération régionale, ainsi qu'il a été suggéré au séminaire de Ouagadougou, la création d'un Comité ou observatoire régional comprenant les Etats, les compagnies aériennes, l'UEMOA, la CEMAC, l'OACI, la CAFAC, etc. qui pourrait donner mandat à la CAFAC pour rechercher le financement nécessaire aux études et aux actions de sensibilisation et de formation.

4. **Suite à donner**

4.1 la réunion est invitée à :

- a) prendre note des renseignements contenus dans la présente note ;
- b) recommander instamment aux Etats de créer davantage d'entités aéronautiques financièrement autonomes ;
- c) recommander l'adoption d'une approche régionale pour résoudre les problèmes posés par le risque aviaire.