



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/1)

Libreville, Gabon, 3-7 novembre 2025

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

4.4. Surveillance de l'espace aérien de la région AFI

Point sur les activités dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT)

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
<p>La présente note de travail fait le point sur les questions de sécurité et de mise en œuvre relatives à la gestion du trafic aérien (ATM) et aux recherches et sauvetage (SAR) dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT), en soulignant notamment les principales réalisations, les activités en cours et les questions devant être portées à l'attention de l'AASPG.</p> <p>La suite à donner est présentée au paragraphe 3.</p>	
RÉFÉRENCES <ul style="list-style-type: none"> • Manuel de procédures de l'AASPG • Manuel de procédures de la SAT • Résumé des discussions de la réunion SAT SG/2 • Comptes rendus des réunions conjointes SAT IMG/5 et SAT SOG/5 	
Objectifs stratégiques	<i>A – Sécurité, B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne, D – Développement économique du transport aérien et E – Protection de l'environnement.</i>

1 INTRODUCTION

- 1.1 Le Groupe pour l'amélioration continue des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT) a été créé conformément à la recommandation 5/11 de la Septième réunion régionale de navigation aérienne Afrique-océan Indien (AFI RAN/7). Il est composé des États membres de l'OACI responsables de la fourniture des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud, des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) associés, et de l'Association du transport aérien international (IATA). Les États membres du Groupe sont l'Angola,

l'Argentine, le Brésil, Cabo Verde, la Côte d'Ivoire, la France, le Ghana, le Maroc, la Namibie, le Portugal, le Sénégal, l'Afrique du Sud, l'Espagne, Trinidad-et-Tobago et l'Uruguay.

- 1.2 La structure du Groupe SAT comprend trois principaux organes, un groupe administratif à savoir le Comité directeur du Groupe SAT (SAT SG) et deux groupes techniques, à savoir le Groupe SAT pour la gestion de la mise en œuvre (SAT IMG) et le Groupe SAT de supervision de la sécurité (SAT SOG). Plusieurs équipes projet ont été créées sous chaque organe afin de planifier et mettre en œuvre les Décisions du SAT SG.
- 1.3 Les paragraphes 1.4 b) et 2.3 du Manuel de procédures SAT disposent que le Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG) et tous les États utilisateurs doivent être tenus au courant de l'évolution, ainsi que de l'identification et de la résolution des carences de navigation aérienne dans la zone SAT. Par ailleurs, le paragraphe 7.1 du Manuel de procédures SAT prescrit au Comité directeur du Groupe SAT (SAT-SG) de rendre compte à APIRG, par l'intermédiaire de son Secrétaire et à d'autres PIRG, à travers les Bureaux régionaux de l'OACI accrédités.
- 1.4 Depuis la réunion SAT SG/2, qui s'est tenue à Dakar en 2024, plusieurs activités ont été menées dans la zone SAT, notamment la tenue des réunions des organes contributifs et les activités des équipes projet mises en place avec d'importantes réalisations à la clé. Les questions essentielles qui ont été soulevées doivent également être portées à l'attention de l'AASPG.

2 ANALYSE

2.1. Comité directeur du Groupe SAT

- 2.1.1 Le Comité directeur du Groupe SAT a tenu sa deuxième réunion à Dakar, au Sénégal, du 9 au 12 décembre 2024, à l'aimable invitation de l'État du Sénégal et de l'ASECNA. Parmi les principaux résultats des discussions figurent :
 - 2.1.1.1 *Les documents d'orientation du Groupe SAT de supervision de la sécurité (SAT SOG) :* notamment l'approbation de la documentation générique du SAT SOG, telle que les données-échantillons sur le trafic, le modèle de termes de référence d'équipe projet SAT et la publication du Bulletin de sécurité SAT sur les erreurs dans les zone océanique (OESB).
 - 2.1.1.2 *Les documents opérationnels d'orientation du Groupe Atlantique Sud de gestion de la mise en œuvre (SAT IMG) :* à savoir l'approbation de la documentation du SAT IMG, telle que la deuxième édition du document SAT Doc 002 - Plan de mesures d'exception ATM dans la zone SAT et du document SAT Doc 003 - Séparation minimale applicable dans le corridor EURSAM.
 - 2.1.1.3 *Les prévisions du trafic aérien dans la zone SAT :* notamment la prise en compte de la Conclusion 6/06 des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10 concernant la fourniture de prévisions du trafic aérien à court terme (1 an), moyen terme (3 ans) et long terme (5 ans) dans la zone SAT.
 - 2.1.1.4 *Les opérations spatiales et opérations à haute altitude :* création d'un groupe de travail sur les opérations de transport spatial (STO) et les opérations à haute altitude (HAO) chargé d'élaborer un mécanisme de gestion efficace des HAO et des STO dans la zone SAT.
 - 2.1.1.5 *La surveillance ADS-B dans la zone SAT :* l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA) et les autres organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) impliquées dans la zone SAT ont été chargées de coordonner la réalisation d'une enquête

sur le niveau d'équipement ADS-B dans la zone SAT et d'évaluer l'état de préparation des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) pour les opérations ADS-B dans leurs régions d'information de vol (FIR) respectives.

- 2.1.1.6 *La portée du mandat du Groupe SAT* : certains domaines ANS, tels que la gestion de l'information aéronautique (AIM), la météorologie aéronautique (MET) et les recherches et le sauvetage (SAR) n'étaient pas couverts par le mandat du Groupe SAT, malgré leurs interdépendances opérationnelles avec les ATS. La réunion a par conséquent proposé que le mandat du Groupe SAT soit réexaminé par les PIRG concernés afin d'y inclure ces domaines.
- 2.1.1.7 *Le Programme de travail 2025 du Comité directeur SAT SG et des groupes SAT IMG et SAT SOG* : approbation des programmes de travail 2025 pour le SAT SG, le SAT IMG et le SAT SOG, notamment la tenue des 5^e réunions conjointes des groupes SOG et IMG à Lima, au Pérou, en avril 2025.
- 2.1.1.8 Du 7 au 11 avril 2025, les groupes SAT SOG et SAT IMG ont tenu leur cinquième réunion conjointe au Bureau régional SAM de l'OACI à Lima, au Pérou, dans un format hybride. Le rapport officiel n'a pas encore été publié. Cependant, les points clés sont résumés ci-dessous.

2.2. Réunion SAT IMG/5

Programmes de planification et de mise en œuvre

- 2.2.1 *Tendances du trafic* : Une augmentation de 9,2 % du trafic dans la zone SAT a été enregistrée en 2024 par rapport à 2023. Ce chiffre inclut une augmentation de 11 % dans le corridor EURSAM.
- 2.2.2 *Prévisions du trafic* : Conformément à la décision de la réunion SAT SG/2, l'Agence de surveillance de la zone SAT (SATMA) a fourni des prévisions de trafic à court terme (2025), à moyen terme (2028) et à long terme (2030), indiquant une croissance prévue du trafic de 8,8 % en 2025, 8,0 % entre 2026 et 2028 et 5,3 % entre 2029 et 2030.

Amélioration du service du contrôle de la circulation aérienne (ATC) :

- 2.2.3 *Technique du nombre de Mach* : La compensation par la technique du nombre de Mach a été pleinement mise en œuvre dans l'ensemble du corridor EUR/SAM en septembre 2024, avec des avantages significatifs pour les utilisateurs de l'espace aérien et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).
- 2.2.4 *Communication et surveillance fondées sur les performances (PBCS)* : La liste de contrôle du plan de mise en œuvre de la PBCS SAT pour le corridor EUR/SAM a été approuvée, avec une date provisoire de mise en œuvre fixée à 2026.
- 2.2.5 *Coordination automatisée* : Des progrès importants dans la mise en œuvre de l'AIDC ont été notés, avec une liaison effective entre Abidjan et Accra, Abidjan et Dakar et des progrès satisfaisants entre Atlantico et Dakar et Dakar et Sal.

Améliorations de l'espace aérien et des routes ATS

- 2.2.6 *La Route ATS UN866* : Le 23 janvier 2025, la configuration de la route dans le corridor EUR/SAM a été modifiée d'une configuration unidirectionnelle à une configuration

bidirectionnelle afin de remédier aux contraintes de capacité de l'espace aérien. Sa mise en œuvre devrait améliorer l'efficacité opérationnelle et la performance environnementale.

Réorganisation du réseau CAFSAT

- 2.2.7 *Réorganisation du réseau CAFSAT* : Des problèmes récurrents de communication sol-sol entre les organismes ATS de la SAT ont été constatés. Ces problèmes sont liés à la disponibilité du réseau et à l'interopérabilité entre les installations de communication sol-sol.
- 2.2.8 La réunion a recommandé la réactivation du Comité de surveillance du réseau CAFSAT (CNMC) avec le soutien administratif du Bureau WACAF, ainsi que la convocation d'une réunion d'experts en communications, navigation et surveillance (CNS) incluant l'administrateur du REDDIG. La réunion abordera les problèmes existants, notamment les solutions de secours possibles pour le CAFSAT, et explorera la possibilité de mettre en place une équipe projet avec des termes de référence provisoires.

2.3. Réunion SAT SOG/5

Projets du Groupe SAT de supervision de la sécurité (SAT SOG)

- 2.3.1 *SAT OESB I* : Le premier Bulletin de sécurité SAT sur les erreurs dans les régions océaniques (SAT OESB) a été publié en décembre 2024 pour répondre aux problèmes de connexion CPDLC observés entre les centres de contrôle régional (ACC) d'Abidjan et de Dakar dans la région d'information de vol (FIR) de Dakar, où les pilotes étaient fréquemment connectés par erreur au centre ATS non-approprié, créant ainsi certains risques pour la sécurité opérationnelle. L'efficacité des mesures correctives mises en place a été confirmée par les ANSP et les compagnies aériennes.
- 2.3.2 *Analyse des événements ATS de la zone SAT* : Une étude menée sur la création d'un groupe d'analyse des événements ATS de la zone SAT a recommandé, compte tenu des divergences entre les approches régionales en matière d'analyse des événements ATS, que chaque région fournisse au groupe SAT SOG les résultats de son analyse afin qu'ils soient pris en compte dans l'évaluation des risques de collision.

Évaluations des risques de collision (CRA) dans la zone SAT

- 2.3.3 *Grand écart de hauteur (LHD)* : Le nombre de LHD a considérablement diminué dans le corridor EUR/SAM, passant de 37 (en 2023) à 20 (en 2024), soit une réduction de 46 % du facteur de risque. Cette réduction est attribuable à la mise en place efficace d'une culture de sécurité au sein des ANSP concernés.
- 2.3.4 *Délimitation de la zone SAT* : La phase 1 demandait aux États de confirmer les coordonnées des limites de leur région d'information de vol (FIR), de définir une ligne géographique opérationnelle (coordonnées LAT/LONG) entre l'espace aérien domestique et l'espace aérien océanique, et de fournir des limites verticales et les classifications de l'espace aérien à inclure dans la zone SAT. Toutefois, peu de réponses ont été reçues. Seuls l'ASECNA (FIR de Dakar) et le Ghana (FIR d'Accra) ont fourni les informations demandées. Le lancement de la phase 2 dépendait de l'achèvement de la phase 1, ce qui a entraîné le retard de plusieurs projets dans la zone SAT.

2.4. Défis dans la zone SAT

2.4.1 Fourniture insuffisante de données par les États, entravant ainsi la réalisation de certains projets clés tels que la délimitation de la zone SAT, les prévisions du trafic dans la zone SAT, etc.

2.4.2 Carences dans la coordination entre certaines organismes ATS en raison de problèmes liés au réseau CAFSAT et du retard dans la mise en œuvre de l'AIDC.

2.4.3 Mobilisation insuffisante des ressources pour soutenir les projets et activités SAT.

3 SUITE À DONNER

3.1. La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies dans la présente note de travail ;
- b) approuver la conclusion proposée concernant l'élargissement du mandat du Groupe SAT pour y inclure la gestion de l'information aéronautique (AIM), la météorologie aéronautique (MET) et la recherche et le sauvetage (SAR) ; et
- c) Exhorter l'AASPG à favoriser la mobilisation des ressources pour la mise en œuvre efficace des projets SAT.

Conclusion 1/XX de la réunion AASPG/1 : Élargissement du mandat du Groupe SAT					
Pourquoi :	Que, afin d'assurer un soutien complet dans la mise en œuvre des Services de navigation aérienne dans la zone SAT				
Quoi :	Le Mandat et le Manuel de procédures du Groupe SAT doivent être modifiés afin d'intégrer le service d'information aéronautique (AIS), la météorologie aéronautique (MET) et les recherches et le sauvetage (SAR) dans le champ de ses activités d'ici au 30 novembre 2026.				
Qui :	Comité directeur du Groupe SAT				
Quand :	30 novembre 2026				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Termes de référence et Manuel de procédures du Groupe SAT modifiés	Moyens de collecte des données	Rapport du Secrétariat à l'AASPG/2

---FIN---