



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 la préparation du Sommet ANS de la région AFI

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ
<p>Cette note de travail présente l'état d'avancement de la préparation du Sommet ANS de la région AFI, conformément aux directives du Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG), et décrit les actions de mise en œuvre prises par les parties prenantes désignées. La note souligne également les défis rencontrés et propose la voie à suivre.</p> <p>La suite à donner est présentée au paragraphe 3.</p>
<p>RÉFÉRENCE(S) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rapports des réunions APIRG/25, 26 et 27 - Rapport d'analyse des écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique - Compte rendu du Work@Lab 1 du Sommet ANS
<p>Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI :</p> <p>(B) - Capacité et efficacité de la navigation aérienne</p>

1. INTRODUCTION

1.1 APIRG/25, dans sa conclusion 25/09, a appelé à la mise en œuvre d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) harmonisé, interopérable et transparent dans la région et a demandé au Secrétariat de coordonner avec les parties intéressées la tenue d'un sommet ATM d'ici à décembre 2024.

1.2 APIRG/26 a reconnu la nécessité d'une préparation efficace du Sommet AFI sur les Services de la navigation aérienne et a chargé l'IATA et l'OACI de coordonner, d'ici à mars 2024, une Équipe d'experts composée de toutes les parties prenantes. La mission de l'Équipe était d'examiner les cadres existants en matière de navigation aérienne, consolider les initiatives et les résultats escomptés (notamment l'analyse en cours des écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique menée par l'UA, la CAFAC et l'OACI) et élaborer des projets chiffrés avec des objectifs clairs, des calendriers ainsi que les responsabilités des différentes parties intéressées.

1.3 En application de la Décision 26/24 d'APIRG/26, plusieurs réunions préparatoires virtuelles ont été organisées à partir de janvier 2024 sous la coordination de l'IATA. Une feuille de route et des termes de référence des organes contributifs du sommet ont été élaborés et discutés. Le premier work@Lab s'est déroulé en juin 2024 à Bela Bela, en Afrique du Sud.

1.4 APIRG/27 a noté les progrès réalisés dans l'organisation du sommet, mais a identifié plusieurs points en suspens, notamment le manque de temps et de ressources, la faible participation des États, la nécessité de respecter les dispositions du Manuel de procédures de l'AASPG, l'intégration des résultats de l'analyse d'écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique et la clarification des rôles des parties prenantes et des objectifs du sommet. La réunion a donc convenu de reporter le sommet à 2025 afin de permettre une préparation adéquate.

2. ANALYSE

Activités préparatoires menées depuis la réunion APIRG/27

2.1 En application des directives de la réunion APIRG/27, Le Secrétariat s'est engagé à redéfinir le projet conformément au Manuel de procédures de l'AASPG. Un cadre révisé a été élaboré et soumis aux différentes parties prenantes pour examen. Il a été principalement convenu que le Sommet ANS devrait être organisé sous la forme d'un programme de l'AASPG comprenant plusieurs projets devant conduire à l'élaboration d'un Document-cadre de l'ANS de la région AFI, incluant un catalogue des Projets ANS.

2.2 Des réunions de coordination et des échanges de correspondances avec les différentes parties prenantes telles que l'IATA ont été menés afin d'affiner les propositions et de convenir du nouveau cadre, en s'appuyant sur les résultats du work@Lab 1 ainsi que sur le Plan directeur de gestion du trafic aérien dans la région Afrique-océan Indien (AFI ATM) et le rapport d'analyse d'écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique. Le nouveau cadre, y compris la feuille de route pour sa mise œuvre, est présenté en Annexe 1 de la présente note de travail.

Défis et enseignements tirés

2.3 Le cadre révisé était basé sur le Plan directeur ATM de la région AFI, le rapport d'analyse d'écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique et les résultats du work@Lab 1. Cependant, il a été noté que le document relatif au Plan directeur ATM de la région AFI était toujours en cours de révision par l'Équipe de gestion de projet AAMP et que le rapport d'analyse d'écarts en matière d'infrastructures aéronautiques en Afrique n'était pas suffisamment complet pour répondre aux besoins du Document-cadre ANS. Il est par conséquent nécessaire que l'Équipe de gestion de projet AAMP et le groupe de travail technique sur l'analyse d'écarts poursuivent leurs travaux afin de garantir la cohérence et l'exhaustivité des données.

2.4 Des défis persistants ont été constatés dans la mobilisation de ressources humaines qualifiées, en particulier des experts dans les différents domaines ANS. La première approche, qui consistait à mettre en place de nouvelles équipes de projet composées d'experts nouvellement désignés, s'est avérée difficile du fait du nombre limité de personnel ANS qualifié au sein des différents États. Il a donc été convenu qu'une approche plus efficace serait de recourir aux experts des équipes projets existants de l'AASPG (AAO et IIM) et de les compléter, si nécessaire, par d'autres experts issus des États et de l'industrie .

2.5 Le Sommet ANS est considéré comme une initiative régionale inclusive parfaitement alignée sur l'objectif stratégique de l'OACI « Aucun pays laissé de côté ». L'approche initiale consistant à organiser des réunions physiques du work@lab a limité la participation et la contribution de la plupart des États et des acteurs de l'industrie. Conformément au Manuel de procédures de l'AASPG, les futures dispositions de travail combineront des modalités physiques, virtuelles et hybrides. Objectif : permettre une participation constante d'un maximum de points focaux des États.

2.6 L'analyse d'écarts visait à éclairer l'élaboration d'un *Document-cadre ANS*, élément clé du Sommet ANS, conformément à la conclusion 26/24 d'APIRG/26, et à susciter l'intérêt des investisseurs. Cependant, il a été constaté que certaines activités lancées dans le cadre du Groupe de travail technique sur l'analyse d'écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique étaient poursuivies en dehors du cadre du Sommet ANS. La poursuite d'initiatives parallèles risque d'entraîner une duplication d'effort, de compromettre les objectifs d'harmonisation, d'interopérabilité et de transparence du système de navigation aérienne en Afrique, et de diminuer la confiance des investisseurs. Par conséquent, les Parties prenantes du Sommet ANS sont exhortées à poursuivre leurs efforts coordonnés dans le cadre de l'AASPG afin de garantir une approche régionale unifiée et crédible. Un tableau récapitulatif des principaux livrables, du calendrier et des responsabilités devant conduire au Sommet ANS figure à l'Annexe 2 du présent document.

Voie à suivre

2.7 Le succès du Sommet ANS repose sur la qualité et l'impact attendu des projets proposés. Il est prévu que tous les projets identifiés soient décrits, chiffrés et regroupés dans un seul Document-cadre ANS de la région AFI.

2.8 Le développement de ces projets s'appuiera sur les livrables des projets existants de l'AASPG, en particulier le Plan directeur de gestion du trafic aérien dans la région Afrique-océan Indien (AFI ATM Master Plan), la Stratégie d'infrastructure ATM dans la région AFI, le rapport d'analyse d'écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique et les résultats du work@Lab 1.

2.9 Le nouveau cadre de préparation proposé comprend une structure à trois niveaux : le Comité d'examen et de coordination des programmes (PRCC) de l'AASPG, le Secrétariat (Bureaux ESAF, WACAF de l'OACI et l'IATA), et une Équipe pluridisciplinaire d'experts issus des équipes projet existantes de l'AASPG (AAO et IIM) complétée par d'autres experts issus des États et de l'industrie, le cas échéant, ainsi que par des points focaux de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), de la Commission de l'Union africaine (CUA) et des Communautés économiques régionales (CER).

2.10 L'Équipe d'experts identifiera et proposera une liste préliminaire de projets ANS contenant une description générale de l'objectif de chaque projet, ses avantages stratégiques et opérationnels, son calendrier de mise en œuvre et les ressources nécessaires.

2.11 Le Secrétariat apportera un soutien administratif et technique à l'Équipe d'experts et jouera le rôle d'interface avec le PRCC.

2.12 Le PRCC examinera la liste préliminaire et fournira des orientations, le cas échéant, pour des actions subséquentes. Sur la base de ces orientations, les équipes en charge des projets AASPG concernés rédigeront des documents détaillés présentant clairement les objectifs, le périmètre, l'applicabilité, les calendriers, les livrables, les estimations de coûts, l'analyse de rentabilité et la gestion des risques.

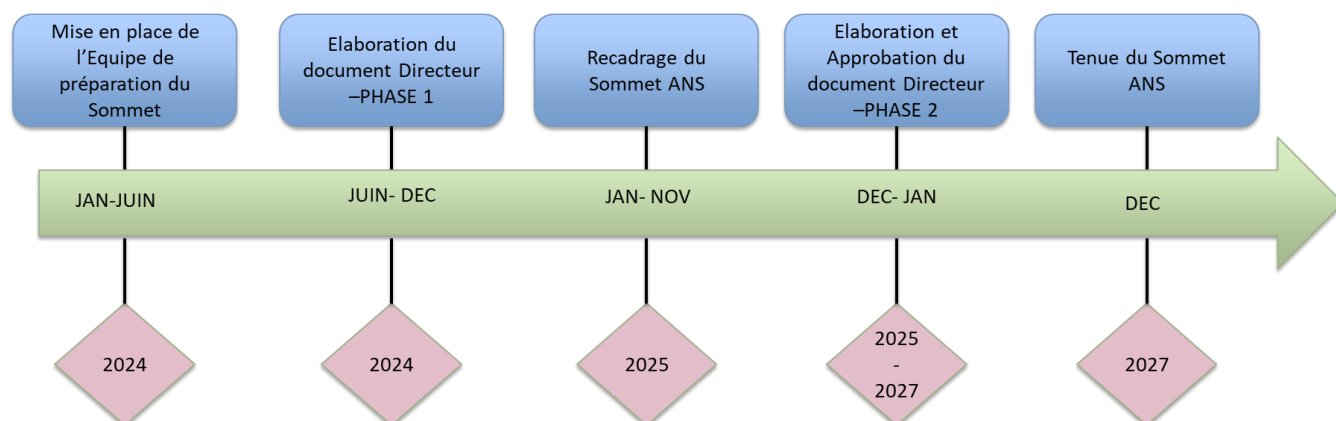
2.13 Tous les livrables des projets et les documents connexes seront regroupés dans un document unique intitulé « AFI ANS Master Document » qui sera examiné par le PRCC et soumis à l'AASPG pour approbation.

2.14 Une fois approuvé par l'AASPG, le Document-cadre ANS sera soumis au Conseil de l'OACI, en tenant compte des développements dans d'autres PIRG.

2.15 Le Document-cadre ANS examiné par le Conseil sera ensuite soumis à l'Union africaine par l'intermédiaire de la CAFAC et de la Commission de l'Union africaine (AUC) pour examen afin de garantir l'adhésion politique de haut niveau au programme.

2.16 Les conclusions de l'examen du Document-cadre ANS par l'UA guideront le déroulement du

Sommet ANS, qui permettra de faire connaître le document et facilitera la mobilisation des ressources nécessaires à sa mise en œuvre. Sous réserve de la réalisation des jalons y relatifs, tels que présentés ci-dessous, le sommet pourrait se tenir en décembre 2027.



2.17 La liste des projets à inclure dans le catalogue a fait l'objet de discussions lors de la huitième réunion respective des sous-groupes AAO et IIM. La feuille de route de mise en œuvre, la liste des projets proposés et le tableau de correspondance des projets sont présentés respectivement aux annexes 3, 4 et 5 de cette note de travail.

3. SUITE À DONNER

La réunion est invitée à :

- prendre note des informations fournies dans la présente note de travail ;
- soutenir la nouvelle approche proposée pour la préparation du Sommet ANS;
- approuver la décision proposée relative au cadre de préparation révisé et à la feuille de route ; et
- fournir des orientations supplémentaires, si nécessaire.

Décision 1/XX de la réunion AASPG/1 : Approbation du cadre révisé du Sommet ANS					
Pourquoi :	Que, pour une préparation et une tenue efficace et dans les délais du Sommet ANS				
Quoi :	a) Le cadre révisé et la feuille de route du Sommet ANS sont approuvés. b) L'OACI et l'IATA coordonnent leurs mises en œuvre dans les délais et communiquent sur l'état d'avancement à l'occasion de la prochaine réunion de l'AASPG.				
Qui :	a) AASPG b) OACI et IATA				
Quand :	a) 7 novembre 2025 b) À la réunion AASPG/2				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 :	Moyens de	

	Non <input type="checkbox"/>		rapport de mise à jour soumis	collecte des données	Rapport du Secrétariat à l'AASPG
--	------------------------------	--	----------------------------------	----------------------------	-------------------------------------