ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2 – 6 novembre 2026.

Point 4 de l'ordre du jour : **Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans le Plan régional de navigation aérienne**

4.1. Résultats de la neuvième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG9)

Note présentée par le Secrétariat

Résumé
Cette note de travail présente les résultats de la neuvième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG9), qui s'est tenue du 13 au 17 juillet à Nairobi au Kenya. La réunion a élu le Président et le Vice-président du Sous-groupe, a examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de la réunion AASPG/1 applicables au Sous-groupe, a évalué les progrès réalisés en matière d'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien. La réunion a également examiné l'état des carences dans le domaine de la navigation aérienne et de l'ANP de la région AFI, ainsi que l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU, et a débattu de difficultés de mise en œuvre rencontrées dans la légion AFI. La suite à donner par la réunion figure au **paragraphe 3**.
RÉFÉRENCE(S): ▪ GANP de l'OACI, Vol.8, Doc.9750 ▪ Rapport de la réunion AASPG/1 ▪ Rapport de la réunion AAO/SG8

Objectifs stratégiques	*A. Chaque vol est sûr et sécurisé* *C. L'aviation assure une mobilité sans faille, accessible et fiable pour toutes et tous* *D. Aucun pays laissé de côté*

INTRODUCTION

La neuvième réunion du Sous-groupe de de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG9) s'est tenue du 13 au 17 juillet 2026 à Nairobi au Kenya, , avec la participation de quatre-vingt-trois (83) experts représentant dix-neuf (19) États de la Région AFI et onze (11) organisations régionales et internationales.

ANALYSE

2.1 La Réunion a examiné onze (11) points inscrits à l'ordre du jour, tels qu'ils figurent dans le rapport de la réunion présenté en Annexe 1 de la présente note de travail et disponibles à

l'adresse https://www.icao.int/ESAF/meetingdocs?fid=94474. M. Nathan Kaluba (Zambie), Président du Sous-groupe AAO, a présidé la réunion aux côtés de M. Adama Sanogo, Vice-président du Sous-groupe.

2.2 La réunion a examiné la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions applicables au Sous-groupe AAO. L'état d'avancement des projets du Sous-groupe AAO, les éléments ASBU et les comptes rendus sur les carences en matière de navigation aérienne applicables dans les domaines AOP et ATM/SAR ont également été examinés. La réunion a en outre passé en revue les réalisations du Sous-groupe AAO, l'état d'avancement de l'ANP ainsi que les difficultés rencontrées.

2.3 Douze (12) projets de conclusion/décision ont été adoptés par la réunion AAO/SG9. La présente note de travail soumet les résultats de la réunion à l'AASPG, pour examen.

Élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe.

2.4 La réunion a été informée que l'actuel bureau a déjà effectué les deux mandats prévus par le Manuel de procédures de l'AASPG et elle a par conséquent élu un nouveau Président et un nouveau Vice-président. La réunion s'est accordée sur le projet de décision ci-après :

Projet de décision 2/xx de la réunion AASPG/2 : Élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe					
Pourquoi :	*Assurer la continuité des activités du Sous-groupe*				
Quoi :	*M. Sanogo Adama, Représentant de l'ASECNA en Côte d'Ivoire et Mme Suzan Nafuna, Inspectrice principale des aérodromes à l'AAC de l'Ouganda ont été élus, respectivement, président et Vice-présidente du Sous-groupe AAO.*				
Qui :	*AASPG/2*				
Quand :	*6 novembre 2026*				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire ?	Oui ☐ **Non** ☒	**Indicateurs**	**Indicateur 1 :** S. o.	**Moyens de collecte**	S.o.

Examen des Conclusions et des Décisions de la réunion AASPG/1 applicables au Sous-groupe AAO

2.5 La réunion a examiné l'état de mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de la réunion AASPG/1 applicables au Sous-groupe AAO, et noté que la réunion AASPG/1 a adopté au total 33 Conclusions et Décisions**,** dont **8** Conclusions et 4 Décisions applicables au Sous-groupe AAO. Parmi celles-ci, 30 % ont été entièrement mises en œuvre, 59 % ont été entamées et sont en cours, tandis que 11 % n'ont pas encore été entamées. La réunion s'est également penchée sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de la réunion AAO/SG8 ainsi que sur les Conclusions et les Décisions des réunions APIRG/20 à 27 applicables au Sous-groupe AAO et encore en instance. Des informations détaillées sur l' état d'avancement figurent dans les Annexes 2, 3, et 4 de la présente note de travail.

Point 3 de l'ordre du jour : Réalisations dans le domaine de de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien

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

3.1 La réunion a pris note des progrès continus dans la mise en œuvre des éléments des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et s'est félicitée de l'utilisation accrue de la plateforme de notification iSTARS et de la plateforme de la base de données sur les carences de navigation aérienne

dans la Région AFI (AANDD).

3.2 La réunion a souligné qu'une sensibilisation accrue des États au cadre des ASBU demeure essentielle pour renforcer l'engagement et garantir des comptes rendus plus cohérents. Elle a exhorté le Secrétariat à adresser des rappels réguliers aux États pour la mise à jour en temps opportuns de leurs tableaux de bord de mise en œuvre des ASBU.

Sommet ANS de la Région AFI

3.3 La réunion a examiné les progrès accomplis dans les préparatifs du Sommet ANS de la Région AFI. La réunion a été informée que le Secrétariat du Sommet ANS et trois équipes de projet ont été mis en place pour élaborer des outils d'enquête, des modèles de documents projet et des cadres de gestion de projet. La réunion a noté que les activités clés du Sommet comprennent une enquête régionale, la validation des modèles de projet et l'examen des résultats de l'analyse des écarts en matière d'infrastructures d'aviation, le tout devant aboutir à un document cadre consolidé des ANS de la Région AFI destiné à être approuvé par l'AASPG.

3.4 La réunion a souligné la nécessité d'une approche synergique et coordonnée entre les parties prenantes afin d'éviter les doublons avec des initiatives parallèles, conformément à la Conclusion 1/27 de la réunion AASPG/1. Le questionnaire d'enquête sur les projets ANS prioritaires de la Région a été envoyé aux participants. Les résultats de cette enquête devraient appuyer les activités du Sommet.

RÉALISATIONS DANS LE DOMAINE DE L'EXPLOITATION DE L'ESPACE AERIEN

Situation des projets ATM et SAR

3.5 La réunion a reçu la dernière mise à jour globale sur l'état d'avancement des activités des équipes projets ATM et SAR depuis la réunion AAO/SG8, lesquelles comprennent huit projets ATM et une équipe d'experts techniques (TET) SAR.

Activités de l'équipe de gestion du projet d'espace aérien à itinéraire libre

3.6 La réunion a noté des progrès considérables dans les initiatives d'utilisation flexible de l'espace aérien dans toute la Région AFI, notamment la mise en œuvre réussie de 37 routes privilégiées par l'usager (UPR) dans la zone WACAF et les essais d'UPR en cours dans la zone ESAF. La réunion a été informée que la mise en œuvre de l'espace aérien à itinéraire libre au niveau local est effective dans environ 40 % des FIR de la Région AFI, avec des avancées notées dans plusieurs FIR et la poursuite des projets dans les FIR Windhoek, Lusaka, Harare et Kinshasa.

3.7 La réunion a pris note de la tenue de divers ateliers, notamment : l'atelier d'examen du Catalogue de routes ATS (20–24 avril 2026) et une mise à jour de la feuille de route pour le FRA transfrontalier. Cette feuille de route cible des essais transfrontaliers à partir du 29 octobre 2026 et une mise en œuvre complète d'ici le 18 février 2027.

3.8 La réunion a été informée de la tenue à Johannesburg (21 - 22 mai 2026) d'un atelier spécifiquement axé sur la zone ESAF, avec l'appui de l'IATA et de l'AFRAA. Cet atelier a permis d'examiner les propositions d'UPR des compagnies aériennes, de s'accorder pour la reprise et la planification des essais d'UPR dans la zone ESAF, et de produire une feuille de route 2026 pour la mise en œuvre des UPR dans la zone ESAF, alignée sur les échéances d'Accra.

3.9 La réunion a relevé certains points nécessitant une consolidation, tels que la maturité inégale du FRA, des problèmes de coordination, la validation des coordonnées, ainsi que des contraintes de ressources qui empêchent la tenue de réunions de coordination en présentiel pour examiner les évaluations du risque de sécurité (SRA) et discuter et s'accorder sur des lettres d'accord (LoA).

Initiatives de l'ASECNA pour la mise en œuvre de l'espace aérien à itinéraire libre (FRA)

3.10 L'ASECNA a informé la réunion des progrès importants suivants accomplis dans la mise en œuvre de l'espace aérien à itinéraire libre (FRA**)** :

- La Phase I lancée en 2019, comprenait des essais d'UPR dans huit FIR entre 2023 et 2025, impliquant près de 2 000 vols assurés par des compagnies aériennes africaines, avec des résultats positifs. Le FRA local a été entièrement mis en œuvre dans toutes les FIR gérées par l'ASECNA, à compter du 25 janvier 2024.
- La Phase II qui est axée sur le FRA transfrontalier, progresse dans plusieurs FIR, guidée par une feuille de route qui prévoit des essais à partir du 29 octobre 2026 et une mise en œuvre intégrale d'ici le 18 février 2027.

3.11 La réunion a également été informée que l'état d'avancement des lettres d'accord a atteint 50 %, même si la coordination, l'harmonisation des infrastructures, la coopération civilo-militaire, la formation et les mises à jour réglementaires continuent de causer des retards dans la mise en œuvre.

Projet de plan directeur de l'ATM de la Région AFI (AAMP)

3.12 La réunion a rappelé qu'en juin 2025, la révision du Plan directeur ATM de la région AFI était achevée à 95 %, l'achèvement total n'ayant pas été atteint à cette date, les progrès s'étant enlisés en raison du manque d'engagement des membres. La mise en œuvre du programme de travail 2026 de l'équipe de gestion du projet a également progressé lentement, freinée par le recul de la participation, une pénurie d'experts, des difficultés de coordination virtuelle et le retard dans l'intégration des nouveaux points focaux. Pour accélérer les progrès, l'équipe de gestion du projet propose d'organiser des ateliers en présentiel par l'intermédiaire des bureaux régionaux ESAF et WACAF.

Activités de l'équipe de gestion du projet de Plan de contingence ATM

3.13 La réunion a été informée de diverses activités liées aux plans de contingence ATM menées par l'équipe de gestion du projet, les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, et de la coordination avec les FIR adjacentes à la Région AFI. Certaines de ces activités comprenaient la création d'une nouvelle route de contingence dans l'espace aérien de la FIR Khartoum au-dessus du Soudan du Sud, au-dessus du niveau de vol FL245 ; la gestion d'événements de contingence, dont trois nouveaux événements survenus en République démocratique du Congo, au Mali et au Togo, ainsi que celles en cours au Niger et au Soudan du Sud.

3.14 La réunion a également appris que pour s'aligner sur les dispositions de l'Annexe 11 de l'OACI — *Services de circulation aérienne*, et conformément au cadre du dispositif de résilience de l'espace aérien demandé par la Quatorzième Conférence de navigation aérienne, la révision du plan de contingence ATM de la Région AFI (AFI ATM CP) permettra de passer d'un plan de contingence ATM régional à un Cadre régional du dispositif de contingence ATM (RACF**)**

Activités du projet sur les Vols et flux de trafic aérien - informations pour un environnement collaboratif (FF-ICE)

3.15 La réunion a examiné l'état d'avancement du projet FF-ICE pour la Région AFI, lancé en vertu de la Décision 26/17 de la réunion APIRG/26 pour appuyer la transition régionale vers le concept FF-ICE d'ici **2034**. Elle a noté les principales réalisations, notamment l'approbation de la gouvernance SWIM et de la documentation du projet, le soutien apporté à l'atelier SWIM/FF-ICE de CANSO, ainsi que les résultats de l'atelier sur *l'Avenir du ciel africain* auquel ont participé 15 États. Une feuille de route évolutive pour le FF-ICE couvrant la période **2025-2034** est en cours d'élaboration.

3.16 La réunion a souligné que le SWIM constitue un catalyseur essentiel, et a pris note des préoccupations concernant la coordination de la mise en œuvre régionale et la planification de l'abandon du Plan de vol 2012, et demandé l'établissement d'un calendrier pour la publication du Volume II du Doc 9965 de l'OACI.

3.17 La réunion a félicité l'IATA pour avoir partagé sa vision du projet de mise en œuvre du SWIM/FF-ICE. Elle a soutenu la feuille de route proposée par l'IATA tout en reconnaissant le travail déjà accompli par l'équipe de gestion du projet SWIM/FF-ICE. La réunion s'est accordée sur le projet de conclusion ci-après :

<table>
<tr><td colspan="6">Projet de conclusion 2/xx de la réunion AASPG/2 : Renforcement de la mise en œuvre du concept SWIM-FF-ICE dans la Région AFI</td></tr>
<tr><td>Pourquoi :</td><td colspan="5">Afin de garantir la collaboration régionale et entre les régions et renforcer la sensibilisation pour soutenir la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et des vols et flux de trafic aérien - informations pour un environnement collaboratif (FF-ICE) dans toute la Région AFI. ,</td></tr>
<tr><td>Quoi :</td><td colspan="5">a) La feuille de route du SWIM/FF-ICE proposée par l'IATA est approuvée.
b) Le Secrétariat est chargé de coordonner l'intégration des feuilles de route du SWIM/FF-ICE de l'IATA et du projet SWIM/FF-ICE de la Région AFI afin d'assurer l'efficacité et l'alignement, au plus tard le 31 décembre 2026 ; et
c) L'OACI, l'IATA et CANSO assureront la coordination de l'organisation de la série de webinaires ou d'ateliers de sensibilisation sur le SWIM/FF-ICE, d'ici le 30 juin 2027.</td></tr>
<tr><td>Qui :</td><td colspan="5">a) AASPG
b) Secrétariat, IATA et équipe de gestion du projet SWIM/FF-ICE
c) IATA, CANSO et OACI</td></tr>
<tr><td>Quand :</td><td colspan="5">a) 6 novembre 2026
b) 31 décembre 2026
c) 30 juin 2027</td></tr>
<tr><td colspan="6">Suivi de la mise en œuvre</td></tr>
<tr><td>Suivi nécessaire ?</td><td>Oui ☒
Non ☐</td><td>Indicateurs</td><td>Indicateur 1 : Feuille de route consolidée SWIM/FF-ICE finalisée
Indicateur n° 2 : nombre d'actions de sensibilisation SWIM/FF-ICE menées.</td><td>Moyens de collecte</td><td>1. Rapport de l'équipe de gestion du projet SWIM/FF-ICE
2. Rapport de la réunion AAO/SG10</td></tr>
</table>

Activités de coopération civilo-militaire dans le domaine ATM

3.18 La Réunion a examiné les activités, les réalisations, les difficultés et les projets de l'équipe de gestion du projet en matière de coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien pour la Région AFI depuis la réunion AAO/SG8.

3.19 La réunion s'est félicitée de l'élaboration par l'équipe de gestion d'un plan de travail pour attribuer des tâches en vue de l'élaboration de modèles de documents, de la finalisation d'un outil d'enquête pour l'analyse des écarts et la collecte des premières réponses des États. La réunion a été informée que les activités prévues par l'équipe de gestion du projet entre la réunion AAO/SG9 et la réunion AAO/SG10 comprennent l'élaboration de modèles et de documents, la tenue d'ateliers, le suivi de l'analyse des écarts, l'appui à la mise en œuvre aux États, ainsi que la présentation d'un rapport d'avancement à la réunion AAO/SG10 en juillet 2027.

Activités du projet de concept d'espace aérien PBN de trajectoires de routes et espace aérien optimisés de la Région AFI (PBN-AORTA)

3.20 L'équipe de gestion du projet PBN AORTA a fait part de progrès importants accomplis depuis la réunion AAO/SG8, notamment le soutien apporté aux États dans l'élaboration de leurs plans de mise en œuvre de la PBN, la promotion de l'harmonisation entre les FIR, la tenue d'ateliers ainsi que l'examen des structures de routes ATS régionales. Le plan PBN AFI détaillé figure en Annexe 5 de la présente note de travail.

3.21 La réunion a été informée que sur les 284 routes ATS évaluées, 73 ont été jugées obsolètes et proposées pour suppression, 211 ont été conservées ou modifiées, et 45 nouvelles routes ont été recommandées. La Réunion a noté que de nouvelles zones d'acheminement reliant le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Amérique du Sud ont été validées, tandis que les routes existantes ont été élargies pour tenir compte des nouveaux flux de trafic. De plus, des objectifs de mise en œuvre révisés ont été établis jusqu'en 2032.

3.22 La réunion a noté que l'équipe de gestion du projet avait planifié des activités axées sur l'accélération de la mise en œuvre, l'harmonisation, la formation et le suivi des performances, et a formulé le projet de conclusion ci-après :

Projet de conclusion 2/xx de la réunion AASPG/2 : Mise à jour sur la mise en œuvre de la PBN dans la Région AFI	
Pourquoi :	*Afin de soutenir la mise en œuvre harmonisée de la PBN dans la Région AFI et veiller à l'alignement avec le Plan mondial de navigation aérienne,*
Quoi :	a) *La deuxième version du plan de mise en œuvre de la PBN dans la Région AFI est approuvée.* b) *Les États sont exhortés à aligner leur Plan national de mise en œuvre de la PBN avec le Plan régional actualisé de la PBN, au plus tard le 30 juin 2027..* c) *L'OACI assurera la coordination de la diffusion et de la promotion du Plan actualisé de la PBN de la Région AFI, au plus tard le 30 juin 2027.*
Qui :	*a) AASPG* *b) États* *c) Secrétariat de l'OACI*
Quand :	*a) 6 novembre 2026* *b) 30 juin 2027* *c) 30 juin 2027*
Suivi de la mise en œuvre	

Suivi nécessaire ?	**Oui** ☒ Non ☐	**Indicateurs**	**Indicateur 1 :** Nombre de plans nationaux PBN alignés sur le nouveau Plan PBN de la Région AFI **Indicateur 2 :** Nombre de campagnes de promotion organisées**.**	**Moyens de collecte**	1. Rapport de l'équipe de gestion du projet PBN AORTA 2. Rapport de la réunion AAOSG/10

Activités de l'équipe de gestion du projet de gestion des flux de trafic aérien

3.23 La réunion a été informée de la situation de l'équipe projet sur la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) dans la Région AFI établie en application de la Conclusion 24/43 d'APIRG (Feuille de route de Mombasa) et de la Conclusion 27/04 d'APIRG.

3.24 La réunion a noté que l'équipe de gestion du projet a été officiellement constituée le 3 juin 2026 par les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI. La réunion a également noté que l'équipe de gestion du projet applique une méthodologie de projet en cinq phases pour soutenir le déploiement harmonisé de l'ATFM dans toute la Région AFI. Les activités prioritaires comprennent l'élaboration du Catalogue des projets ATFM de la Région AFI, l'analyse des écarts régionaux, les méthodologies d'évaluation des capacités, les éléments indicatifs, les outils techniques et les mécanismes de coordination des parties prenantes.

3.25 La réunion a été également informée que le projet devrait être achevé d'ici le 30 décembre 2029, avec la mise en œuvre dans toute la Région et des performances mesurables en matière de sécurité.

Initiatives de CANSO dans la Région AFI

3.26 La réunion a été informée de l'existence de la plateforme opérationnelle de messagerie de la CANSO pour le partage et la synchronisation de l'ATFM (COMPASS). Il s'agit d'une plateforme de collaboration opérationnelle développée par « Metron Aviation » en partenariat avec CANSO pour faciliter la coordination de l'ATFM transfrontalière et améliorer la connaissance mutuelle de la situation par les ANSP participants. Cette plateforme vise à surmonter les difficultés liées à l'absence d'harmonisation des informations opérationnelles et à l'inefficacité des processus de coordination manuelle. COMPASS fournit une image opérationnelle commune, permettant aux parties prenantes d'échanger et de tenir à jour les informations sur la gestion du trafic afin de soutenir la prise de décision en collaboration.

3.27 La réunion a souligné les avantages à tirer de COMPASS, notamment une meilleure visibilité de la demande de trafic, une meilleure connaissance de la situation du réseau, une coordination accrue des mesures de gestion du trafic (TMM) à l'échelle régionale, ainsi qu'un développement évolutif des capacités ATFM. La réunion a pris note des démonstrations prévues, des consultations des parties prenantes et de l'intégration future des fonctionnalités FRA et FUA (utilisation flexible de l'espace aérien) ; elle a salué cette initiative et sa feuille de route de mise en œuvre. La réunion a adopté le projet de décision ci-après :

Décision 2/xx de la réunion AASPG/2 : Déploiement et surveillance de l'AFTM dans la Région AFI					
Pourquoi :	*Afin d'assurer une mise en œuvre harmonisée, collaborative et efficace de la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) dans la Région AFI,*				
Quoi :	*a) La liste des membres des équipes de gestion de projet sélectionnés, notamment pour les domaines AOP, ATM, MET, CNS et les utilisateurs de l'espace aérien est approuvée ;* b) *Le Secrétariat de l'OACI et CANSO coordonneront l'utilisation de l'outil COMPASS comme outil destiné aux pilotes afin de soutenir la mise en œuvre de l'ATFM dans la région et feront le point sur son état d'avancement lors de la prochaine réunion.*				
Qui :	*a) & b) AASPG*				
Quand :	*a) 6 novembre 2026* *b) AASPG/3*				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire ?	Oui ☒ **Non** ☐	**Indicateurs**	**Indicateur 1 : Outil COMPASS : niveau de maturité démontré**	**Moyens de collecte**	Rapports du Secrétariat et de la CANSO

Activités de l'équipe d'experts techniques en recherches et sauvetage (SAR TET)

3.28 La réunion s'est penchée sur les progrès accomplis depuis la réunion AAO/SG8, notamment la présentation des réalisations et du programme de travail de l'équipe de gestion du projet SAR, l'approbation de la documentation générique SAR par l'AASPG, l'analyse des réponses des États au questionnaire d'analyse des écarts, ainsi que l'élaboration d'un cadre de profilage de la maturité SAR afin de hiérarchiser les activités d'assistance dans la Région AFI.

3.29 La réunion a noté que dix États ont été identifiés pour recevoir une assistance SAR ciblée, dont la mise en œuvre est en cours. Celle-ci comprend des missions d'assistance sur le terrain, l'élaboration de propositions de projets SAR et l'appui à l'organisation d'un atelier de renforcement des capacités de supervision SAR dans la Région AFI.

Réduction de la séparation horizontale dans les FIR de la Région AFI (AFI Projet 30/10 de la Région)

3.30 La réunion a pris note des progrès accomplis par le Projet de réduction des minima de séparation longitudinale dans la Région AFI, établi en application de la recommandation 3.1/1 de la Quatorzième Conférence de navigation aérienne, dont l'objectif est d'arriver à une séparation longitudinale de 30 NM ou moins dans l'espace aérien océanique/éloigné, et de 10 NM ou moins dans l'espace aérien continental. Les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI facilitent le déploiement de ce projet dans tout l'espace aérien de la Région AFI.

3.31 La réunion a été informée que les activités menées à bien comprennent la sensibilisation des parties prenantes, l'évaluation de référence et la mise en place de l'équipe de gestion du projet. Une équipe de gestion de projet (PMT) composée de 15 membres, dont la liste complète figure à l'annexe 6 de la présente note de travail, a commencé ses travaux en juin 2026 sur la base d'une feuille de route approuvée comprenant la validation d'un outil d'étude de faisabilité, une analyse des écarts régionaux et des évaluations d'opportunité, devant aboutir à une

décision de poursuite ou d'abandon du projet qui sera prise par l'AASPG en 2027 pour les phases ultérieures de la mise en œuvre.

Évolutions dans la zone de l'Atlantique Sud

3.32 La réunion s'est penchée sur les progrès accomplis dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT), et noté des avancées significatives dans les activités de coordination opérationnelle, de sécurité et dans le domaine CNS, notamment l'approbation par le Groupe de pilotage du SAT (SAT SG) des initiatives clés en matière de gouvernance et de procédures, la création d'un groupe de travail technique sur les CNS et l'adoption de la deuxième édition du manuel de procédures du Groupe SAT (SAT Doc 001).

3.33 La réunion a été informée de l'évolution à la hausse du trafic qui indique une demande soutenue, l'amélioration des plans de contingence et la coordination AIDC étendue. Les activités de supervision de la sécurité ont confirmé que le risque de collision dans le corridor EUR/SAM reste inférieur au niveau de sécurité cible (TLS), malgré la persistance de larges écarts de hauteur (LHD) attribuables à des carences de coordination. La réunion a appelé les États à partager leurs données, à soutenir la mise en œuvre des systèmes et à renforcer la collaboration régionale.

Mise à jour sur le déploiement de la PBCS à l'ASECNA

3.34 La réunion a pris note et s'est félicitée des mises à jour présentées par les États et les partenaires de l'industrie sur l'évolution de la gestion de la circulation aérienne (ATM) et des recherches et sauvetage (SAR).

3.35 L'ASECNA a présenté quelques initiatives visant à améliorer les services de navigation aérienne (ANS), en mettant l'accent sur la mise en œuvre de la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS) et sur les avantages connexes pour la fourniture de services, l'efficacité opérationnelle et les performances de l'espace aérien.

RÉALISATIONS DANS LE DOMAINE DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES

Certification des aérodromes

3.36 La réunion a été informée qu'au 30 juin 2026, la Région AFI avait atteint un taux de mise en œuvre de 48,7 % (39 % pour la zone WACAF ; et 54,8 % dans la zone ESAF), ce qui reflète le taux d'amélioration annuelle de 4,2 % dans la certification des aérodromes.

3.37 La réunion a relevé que la CASSOA continue à soutenir les analyses d'écart et l'assistance ciblée dans le domaine de la certification. La réunion a prié instamment les États de respecter intégralement les exigences de certification et d'actualiser les données relatives aux aéroports internationaux dans l'ANP.

Activités de l'équipe de gestion du projet de certification des aérodromes

3.38 L'équipe de gestion du projet de certification des aérodromes a rendu compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre des mesures convenues lors de la réunion AAO/SG8 en vue d'accélérer la certification des aérodromes dans toute la Région AFI. L'équipe de gestion du projet a informé la réunion qu'un document de projet révisé a été élaboré, intégrant un modèle d'évaluation de la conformité, une assistance technique virtuelle, des mécanismes de suivi renforcés et des cadres d'appui par les pairs. Le document de projet révisé figure en annexe 7 de la présente note de travail. Ces améliorations devraient permettre de renforcer la supervision, la coordination et le transfert de connaissances, améliorant ainsi l'efficience et

l'efficacité des activités de certification des aérodromes. La réunion a par conséquent adopté le projet de décision ci-après :

<table>
<tr><td colspan="6">Projet de décision 2/xx de la réunion AASPG/2 : Approbation du document révisé du projet de certification des aérodromes</td></tr>
<tr><td>Pourquoi :</td><td colspan="5">Afin de renforcer le soutien apporté aux activités de certification des aérodromes dans la Région AFI,</td></tr>
<tr><td>Quoi :</td><td colspan="5">Le document révisé du projet de certification des aérodromes est approuvé.</td></tr>
<tr><td>Qui :</td><td colspan="5">AASPG</td></tr>
<tr><td>Quand :</td><td colspan="5">6 novembre 2026</td></tr>
<tr><td colspan="6">Suivi de la mise en œuvre</td></tr>
<tr><td>Suivi nécessaire ?</td><td>Oui ☐
Non ☒</td><td>Indicateurs</td><td>Indicateur 1 : Nombre d'aérodromes internationaux supplémentaires certifiés</td><td>Moyens de collecte</td><td>Rapports de l'AAO/SG</td></tr>
</table>

Déploiement du Format de compte rendu mondial (GRF) dans la Région AFI

3.39 La réunion a été informée que la mise en œuvre du format mondial de compte rendu (GRF) de l'OACI sur l'état de la surface des pistes continue de progresser dans toute la Région AFI. Ce format renforce la sécurité opérationnelle grâce à une évaluation et un compte rendu standardisés sur l'état des pistes, soutenant ainsi les performances des équipages de conduite et atténuant les risques de sortie de piste.

3.40 La réunion a exhorté les États à assurer une mise en œuvre efficace grâce au renforcement des compétences, à des cadres réglementaires harmonisés, à des mécanismes de supervision renforcés et à une affectation durable de ressources par les États et les exploitants d'aérodromes. L'état détaillé de la mise en œuvre de ces exigences opérationnelles pour chaque État figure à l'Annexe 8 du rapport de la réunion AAO/SG9.

Déploiement de la méthodologie ACR/PCR

3.41 La réunion a noté les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la méthodologie ACR-PCR de l'OACI dans la Région AFI, le taux de conformité étant passé de 23,4 % à 29,9 %. Ces progrès témoignent d'une sensibilisation accrue au compte rendu standardisé sur la résistance des chaussées et d'un respect accru des dispositions de l'OACI. La réunion a pris acte des activités de sensibilisation en cours, notamment les activités de renforcement des capacités comme l'atelier organisé en Eswatini du 2 au 5 juin 2026, sous la coordination du bureau ESAF de l'OACI et avec l'appui de la SASO et du Royaume d'Eswatini. La réunion a également été informée de la tenue prochaine, du 15 au 17 septembre 2026, à Johannesburg (Afrique du Sud), d'un atelier de sensibilisation à la méthodologie ACR/PCR organisé conjointement par l'OACI et la FAA.

3.42 La réunion a souligné que la poursuite de l'assistance technique, des webinaires et de la collaboration régionale est essentielle pour l'accélération de la mise en œuvre durable de la méthodologie ACR-PCR et le suivi de l'application de la feuille de route dans les États de la Région AFI.

Mise en œuvre de l'A-CDM dans la Région AFI

3.43 La réunion a rappelé la Décision 1/07 de la réunion AASPG/1 portant approbation du Guide de mise en œuvre de l'A-CDM dans la Région AFI dont le but est d'appuyer le déploiement harmonisé de la prise de décision en collaboration aux aéroports (A-CDM) dans toute la Région. Le Secrétariat a indiqué que l'examen du document de l'équipe du projet de mise en œuvre de l'A-CDM avait été initié et se poursuit. En attendant, la réunion a encouragé les États à utiliser le guide de mise en œuvre de l'A-CDM approuvé par la réunion AASPG/1.

3.44 La réunion a noté que le taux de mise en œuvre de l'A-CDM reste faible, et s'établit à 28 %, en raison d'un déficit de sensibilisation, de financements inadéquats, d'infrastructures numériques insuffisantes, d'une faible coordination entre les parties prenantes et de la pénurie de ressources humaines. La réunion a exhorté les États à renforcer leur collaboration, à investir dans les systèmes de facilitation, à élaborer des plans de mise en œuvre, à intensifier la formation et à améliorer l'harmonisation régionale ainsi que le suivi des performances.

Déploiement des équipes de sécurité des pistes aux aérodromes

3.45 La réunion a noté que la mise en œuvre des programmes de sécurité des pistes dans la Région AFI a progressé grâce à des initiatives menées par l'OACI, avec le soutien de l'IATA, de l'ACI, des programmes nationaux de sécurité (PNS) et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des aérodromes. La réunion a été informée de la tenue prochaine en novembre 2026 à Accra (Ghana), d'un atelier sur la sécurité des pistes sous la houlette de l'IATA, et invité les États à y participer. Malgré ces progrès, les incursions sur piste et les sorties de piste demeurent des risques majeurs pour la sécurité opérationnelle. La réunion a souligné la nécessité de renforcer la coordination entre les parties prenantes et de généraliser la mise en place d'équipes de sécurité des pistes (RST), conformément au Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes (GRSAP) de l'OACI.

3.46 La réunion a exhorté les États à accélérer la mise en œuvre du GAPPRE (Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste) et du GAPPRI (Plan mondial de prévention des incursions sur piste) afin de renforcer l'atténuation des risques, d'améliorer les performances en matière de sécurité des pistes et de soutenir la réalisation des objectifs du GASP (Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde).

Activités de l'équipe de gestion du projet de formation et de qualification du personnel technique AGA (organismes de réglementation et exploitants d'aérodromes)

3.47 La réunion a été informée que l'équipe de gestion du projet de formation et de qualification a examiné les résultats de la réunion AAO/SG8 qui avait approuvé les priorités régionales en matière de formation aux aérodromes, et a demandé d'engager des démarches auprès des organismes de formation agréés afin d'établir des partenariats et de déterminer les coûts de mise en œuvre.

3.48 La réunion a noté que le document actualisé du projet tient compte des consultations menées auprès des prestataires régionaux et répond aux défis du renforcement des capacités rencontrés par les États, notamment le financement insuffisant pour la formation des inspecteurs d'aérodrome, le nombre limité de cours spécialisés bilingues, l'insuffisance d'institutions et d'instructeurs de formation dans la Région, ainsi que les coûts élevés des voyages liés à la formation.

3.49 Le projet de document du projet de formation et de qualification du personnel technique AGA (aérodromes et aides visuelles), qui figure dans le présent document de travail en Annexe 9_ fera l'objet d'un examen plus approfondi lors de la prochaine réunion des équipes de gestion

des projets du Sous-groupe AAO.

Mise en service d'aérodromes internationaux nouvellement construits

3.50 La réunion a noté les défis croissants auxquels sont confrontés les États de la Région AFI en raison du vieillissement des infrastructures aéroportuaires et de la croissance du secteur de l'aviation, ce qui nécessite la construction et la mise en service de nouveaux aérodromes. Elle a souligné la nécessité d'une planification rigoureuse, de cadres réglementaires harmonisés et d'une coordination efficace entre les parties prenantes afin de soutenir la réussite des projets aéroportuaires. La réunion s'est aussi penchée sur les questions liées à la mise en œuvre de la méthodologie ORAT (préparation opérationnelle d'une aérogare), ainsi qu'à l'atténuation des risques opérationnels, financiers et de réputation associés à la mise en service des aéroports.

3.51 La réunion a en outre identifié des difficultés en matière de certification, en particulier la vérification sur le terrain de la mise en œuvre de procédures d'exploitation normalisées (SOP) avant la certification, et a souligné la nécessité de renforcer les orientations de l'OACI pour soutenir les processus ORAT et la certification des aérodromes avant le lancement des vols internationaux.

3.52 Les États ont été invités à envisager le recours à un certificat provisoire si leur cadre réglementaire national le prévoit, conformément aux orientations du Doc 9774 de l'OACI.

Exploitation des hydroaérodromes dans la Région AFI

3.53 La réunion a été informée de la hausse de la demande d'exploitation d'hydravions et d'aéronefs amphibies, stimulée par les besoins de tourisme et de connectivité, et a identifié d'importantes lacunes réglementaires concernant les hydroaérodromes.

3.54 La réunion a relevé plusieurs difficultés, notamment les chevauchements de compétences, l'absence de normes harmonisées, les préoccupations environnementales et le manque de données techniques. Compte tenu des prévisions de croissance de l'aviation, y compris l'exploitation de la mobilité aérienne avancée (AAM) et d'aéronefs à décollage et atterrissage verticaux électriques (eVTOL), un cadre réglementaire complet est nécessaire pour la certification, la supervision, la sécurité et les interventions d'urgence en attendant les orientations de l'OACI. La réunion a proposé de mettre en place une équipe chargée d'élaborer des éléments indicatifs régionaux dans l'attente des SARP de l'OACI et a adopté le projet de décision ci-dessous :

Projet de décision 2/xx de la réunion AASPG/2 : Cadre régional pour l'exploitation des hydroaérodromes	
Pourquoi :	*Afin d'élaborer un cadre régional pour l'exploitation des hydroaérodromes,*
Quoi :	*a) Il est créé une équipe de gestion du projet composée de la Zambie, du Rwanda, de l'Afrique du Sud, l'Ouganda et de l'UEMOA.* *b) Le Secrétariat est chargé de la coordination de la désignation des experts au plus tard le 31 décembre 2026.* *c) L'équipe de gestion du projet présentera un avant-projet de cadre régional pour l'exploitation des hydroaérodromes, d'ici le 30 juin 2027.*
Qui :	*a) AASPG* *b) Secrétariat* *c) Équipe du projet d'exploitation des hydroaérodromes*
Quand :	*a) 6 novembre 2026* *b) 31 décembre 2026* *c) 30 juin 2027*
Suivi de la mise en œuvre	

Suivi nécessaire ?	**Oui** ☒ Non ☐	**Indicateurs**	**Indicateur 1 :** *Cadre régional pour l'exploitation des hydroaérodromes* développés.	**Moyens de collecte**	Rapport de la réunion AAO/SG10

Mobilité aérienne avancée (AAM) dans l'exploitation des aérodromes

3.55 La réunion a noté que la mobilité aérienne avancée (AAM), qui comprend des opérations hautement automatisées de transport de passagers et de fret dans l'espace aérien à basse altitude, gagne du terrain dans l'ensemble de la Région AFI. L'intégration de ces services dans les infrastructures aéroportuaires existantes a été identifiée comme un moyen efficace du point de vue des coûts de renforcer la connectivité multimodale, l'efficacité logistique, l'accessibilité et les interventions d'urgence.

3.56 La réunion a toutefois relevé qu'une mise en œuvre réussie nécessite de surmonter plusieurs obstacles liés à l'intégration de l'espace aérien, à l'adaptation des infrastructures, à la maintenance, aux cadres réglementaires et de certification, ainsi qu'à l'aménagement du territoire, grâce à une action coordonnée des parties prenantes. La réunion a par conséquent adopté le projet de décision ci-après :

Projet de décision 2/xx de la réunion AASPG/2 : Cadre régional pour la mobilité aérienne avancée					
Pourquoi :	*Afin d'élaborer un cadre régional pour la mobilité aérienne avancée (AAM) dans la Région AFI,*				
Quoi :	*a) Il est créé une équipe de gestion du projet AAM composée du Kenya, du Nigéria, du Sénégal et de l'Afrique du Sud.* *b) Le Secrétariat assure la coordination de la désignation des experts d'ici le 31 décembre 2026.* *c) L'équipe de gestion du projet présente le projet de cadre régional pour la mobilité aérienne avancée dans la Région AFI au plus tard le 30 juin 2027.*				
Qui :	*a) AASPG* *b) Secrétariat* *c) Équipe du projet AAM*				
Quand :	*a) 6 novembre 2026* *b) 31 décembre 2026* *c) 30 juin 2027*				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire ?	**Oui** ☒ Non ☐	**Indicateurs**	**Indicateur 1 :** Projet de c*adre régional pour la mobilité aérienne avancée élaboré.*	**Moyens de collecte**	Rapport de la réunion AAO/SG10

Aérodromes à usage mixte civil et militaire

3.57 La réunion a rappelé que la réunion AAO/SG8 avait mis en place une équipe chargée d'évaluer les difficultés liées à la certification et à la supervision des aérodromes à usage mixte civil et militaire dans la Région AFI. Les conclusions préliminaires ont mis en évidence, entre

autres, des problèmes de coordination, de conformité réglementaire, de partage d'informations, l'existence de certaines structures non frangibles implantées sur les bandes de piste et utilisées par les aéronefs militaires, ainsi que l'incompatibilité potentielle des équipements du RFFS avec l'exploitation d'aéronefs civils.

3.58 La réunion a été informée qu'une enquête régionale sera menée par l'équipe du projet et ses résultats seront présentés à la réunion AAO/SG10, pour examen. La réunion a relevé la nécessité de formaliser cette équipe et a adopté le projet de décision ci-après :

<table>
<tr><td colspan="6">Projet de décision 2/xx de la réunion AASPG/2 : Aérodromes à usage mixte civil et militaire</td></tr>
<tr><td>Pourquoi :</td><td colspan="5">Afin d'élaborer un cadre régional pour les aérodromes à usage mixte civil et militaire dans la Région AFI ,</td></tr>
<tr><td>Quoi :</td><td colspan="5">a) Une équipe de projet chargée des aérodromes à usage mixte civil-militaire, composée de représentants de la Mauritanie, du Nigeria, du Sénégal, de l'Ouganda et de la Tanzanie, est mise en place.
b) Le Secrétariat est chargé de coordonner la désignation des experts d'ici au 31 décembre 2026.
c) L'équipe chargée du projet doit présenter, d'ici le 30 juin 2027, un projet de cadre régissant l'utilisation conjointe des aérodromes civils et militaires dans la région de l'AFI.
d)</td></tr>
<tr><td>Qui :</td><td colspan="5">d) AASPG
e) Secrétariat
f) Équipe du projet relatif aux aérodromes à usage mixte civil et militaire</td></tr>
<tr><td>Quand :</td><td colspan="5">d) 6 novembre 2026
e) 31 décembre 2026
f) 30 juin 2027</td></tr>
<tr><td colspan="6">Suivi de la mise en œuvre</td></tr>
<tr><td>Suivi nécessaire ?</td><td>Oui ☒
Non
☐</td><td>Indicateurs</td><td>Indicateur 1 : Projet de cadre régional pour la supervision des aérodromes civilo-militaires à usage mixte élaboré</td><td>Moyens de collecte</td><td>Rapport de la réunion AAO/SG10</td></tr>
</table>

EFFICACITÉ DES ÉQUIPES DES PROJETS DANS LE DOMAINE DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES

Composition des équipes des projets dans le domaine de l'exploitation des aérodromes (AOP)

3.59 La réunion a souligné que la liste des membres des équipes des projets AOP est obsolète et incomplète. Le Secrétariat est chargé de coordonner son actualisation avec les États et les organisations afin d'y intégrer les experts actuellement en activité.

Cahier des charges des équipes des projets AOP

3.60 La réunion s'est accordée pour réviser la documentation des équipes de projet AOP afin de mieux définir les tâches, de préciser les livrables, de clarifier les stratégies de mise en œuvre

et de mettre à jour les documents génériques. Ce faisant, la réunion a approuvé les mises à jour des documents du projet A-CDM, en clarifiant les stratégies de mise en œuvre, l'utilisation du guide générique ainsi que le suivi du déploiement de l'A-CDM à l'échelle régionale.

Performances globales du projet AOP

3.61 La réunion a pris note des difficultés récurrentes qui affectent la mise en œuvre des projets du Sous-groupe AAO, notamment l'implication limitée des parties prenantes, les contraintes de ressources pour le développement des infrastructures, les activités de renforcement des capacités et les engagements opérationnels, ainsi que l'inadéquation entre les priorités nationales et les priorités régionales en matière d'infrastructures.

3.62 La réunion a recommandé de procéder à une évaluation exhaustive des performances de la gestion des projets, conformément au Manuel de procédures de l'AASPG, à travers la mise en place d'un comité ad hoc dédié comprenant les coordinateurs des équipes de projet et des représentants des RSOO.

PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

Actualisation de l'ANP de la Région AFI

3.63 La Réunion a examiné le Plan régional de navigation aérienne (ANP) AFI et a constaté que les propositions d'amendements (PfA) en suspens, telles qu'elles figurent à **l'annexe 10 de** la présente note de travail, ne s'accompagnaient pas des mises à jour correspondantes du volume II, ce qui a pour conséquence que les amendements approuvés ne sont pas pris en compte dans l'ANP actuel et qu'une action corrective s'impose. La Réunion a instamment invité les États qui ne l'avaient pas encore fait à soumettre les propositions d'amendements (PfA) correspondantes afin de garantir l'achèvement du processus de mise à jour de l'ANP électronique, comme indiqué dans la procédure d'amendement jointe au présent document de travail en annexe11.

Élaboration du modèle de plan national de navigation aérienne

3.64 La réunion s'est penchée sur les progrès accomplis dans l'élaboration d'un modèle de plan national de navigation aérienne (NANP), notamment les consultations avec les États et la rédaction d'une note conceptuelle générique décrivant les éléments clés du modèle. Elle a proposé la création d'une équipe conjointe d'experts — composée d'États (y compris ceux disposant déjà d'un NANP), de l'industrie et du Secrétariat — afin de finaliser le modèle d'ici le premier trimestre 2027, cette étape devant être suivie d'ateliers de validation.

3.65 La réunion a soutenu la note conceptuelle et appelé à une coordination entre les secrétariats des sous-groupes AAO et IIM.

Mise à jour des éléments ATM/SAR dans les volumes I et II du Plan de navigation aérienne (ANP) de la Région AFI

3.66 Le Secrétariat a examiné les progrès accomplis dans la mise à jour des données ATM/SAR dans l'ANP de la Région AFI, présentées à l'annexe 12 de la présente note de travail. Les amendements du Volume I ont été concentrés sur la consolidation des coordonnées des limites des FIR, tandis que les mises à jour des limites des régions de recherche et de sauvetage restent attendues en raison des carences des données. Concernant le Volume II, le réseau de routes ATS de la Région AFI a été optimisé à travers une rationalisation des routes et à de nouvelles propositions de routes. Les zones d'acheminement, l'état de mise en œuvre du FRA, ainsi que les informations actualisées sur les RCC/RSC ont également été prises en compte afin de

renforcer la planification régionale de l'ATM et 12du SAR. L'état d'avancement de la mise en œuvre du FRA et les routes examinés au regard des prévisions de trafic jusqu'en 2030 figurent dans les annexes 13, 14 et 15 du présent document de travail.

Mise à jour des éléments liés à l'ATM/SAR dans le Volume III du Plan de navigation aérienne (ANP) de la Région AFI

3.67 La réunion s'est penchée sur la mise à jour des éléments ASBU relatifs à l'ATM et au SAR dans le Volume III de l'eANP de la Région AFI conformément aux objectifs de modernisation du GANP 2026–2028. Cet exercice avait pour but de mettre en évidence les lacunes des comptes rendus des États en ce qui concerne les modules clés ASBU, ainsi que d'importantes carences des données relatives à la PBN avancée, aux CDO, aux CCO et aux opérations PBN des hélicoptères vers/à partir d'un point dans l'espace. Les États ont été instamment priés de communiquer des informations complètes sur l'état d'avancement de la mise en œuvre afin de soutenir une planification et un suivi efficaces basés sur les performances, ainsi que le renforcement du système régional de navigation aérienne. Les mises à jour apportées aux éléments ATM/SAR du volume III de l'AFI e-ANP figurent dans la présente note de travail, à l'Annexe 16.

Proposition de l'Afrique du Sud pour la mise à jour du Catologue de routes ATS de la Région AFI

3.68 Lors de l'atelier organisé par la Région AFI en avril 2026, les 73 routes ATS jugées obsolètes comprenaient 15 routes situées dans la FIR Johannesburg ; cependant, toutes les FIR voisines n'étaient pas représentées à cet atelier. Il a donc été convenu que l'Afrique du Sud confirmerait les routes ATS à supprimer en coordination avec les FIR voisines concernées. L'Afrique du Sud a rendu compte à la réunion AAO/SG9 des résultats de ses consultations avec les FIR voisines, qui ont toutes confirmé le retrait des routes conventionnelles identifiées. L'Afrique du Sud a également informé la réunion que certains segments de route de son espace aérien seront convertis en RNAV afin de maintenir la connectivité du réseau.

3.69 Il a par ailleurs été proposé de réactiver les routes suspendues dans l' espace AORRA uniquement pour appuyer les opérations ATM en situation de contingence, et garantir ainsi la fourniture continue, sûre et efficace de services de navigation aérienne, conformément aux SARP de l'OACI.

Rapport annuel de l'AASPG

3.70 La réunion a relevé que le premier Rapport annuel de l'AASPG est achevé et en attente de publication. Il couvre à la fois la sécurité de l'aviation et la navigation aérienne, avec un accent sur les blocs constitutifs de base, l'avancement de la mise en œuvre des ASBU, les initiatives régionales, et les difficultés persistantes rencontrées dans la collecte des données.

LACUNES DANS LE DOMAINE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Domaines minimums de compte rendu

3.71 La réunion a passé en revue les domaines minimums de compte rendu approuvé par la Décision 24/39 de l'APIRG et a proposé des amendements à y apporter . La réunion a proposé des mises à jour dans les domaines AOP, ATM et SAR afin d'améliorer les comptes rendus sur la navigation aérienne dans la plateforme AANDD, comme indiqué à l'Annexe 17 de la présente note de travail. La réunion a sollicité une coordination avec le Sous-groupe IIM avant l'examen de la question par l'AASPG. La coordination avec le sous-groupe IIM avait été ultérieurement menée, d'où ele projet de décision ci-après :

Projet de décision 2/xx de la réunion AASPG/2 : Actualisation de la liste des domaines minimums de compte rendu					
Pourquoi :	*Afin de soutenir l'identification, l'analyse, la notification et la résolution en temps opportun et efficaces des carences de navigation aérienne*				
Quoi :	a) *La liste actualisée des domaines minimums de compte rendu (MRA) est approuvé .*				
Qui	*a) AASPG*				
Quand :	*a) 6 novembre 2026*				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire ?	**Oui ☒** Non ☐	**Indicateurs**	**Indicateur 1 :** Mise à jour du MRA au sein de l'AANDD	**Moyens de collecte**	Rapport de la réunion AAO/SG10

État de la base de données des carences de navigation aérienne de la Région AFI

3.72 La réunion a examiné l'état des comptes rendus sur les carences de navigation aérienne et noté la persistance de sous-déclarations, de données obsolètes et d'une implication irrégulière des États. Les carences constatées dans les domaines AOP, ATMet SAR sont une indication des défauts de conformité avec les ANP régionaux et les SARP de l'OACI, ce qui nuit à la sécurité, à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne.

3.73 La réunion a noté que la faiblesse de l'analyse des causes profondes, l'insuffisance des ressources et le suivi inadéquat figurent parmi les causes de cette situation.

3.74 La réunion a été informée que 4 carences ont été signalées dans le domaine AOP, dont 2 ont été résolues, 1 confirmée comme étant de nature préliminaire et 1 en attente d'examen. Dans le domaine ATM, 8 carences ont été signalées, dont 5 ont été rejetées, 2 confirmées comme étant de nature préliminaire et 1 en attente d'informations complémentaires. Dans le domaine SAR, 6 notifications ont été reçues, dont 2 ont été confirmées et 4 en attente d'informations complémentaires.

ACTIVITÉS DEVANT ÊTRE COORDONNÉES AVEC LES SOUS-GROUPES IIM ET SMO DE L'AASPG

3.75 La réunion a examiné les résultats de la coordination entre les sous-groupes AAO, IIM et SMO, et a identifié des lacunes critiques en matière de gouvernance des données, de la prise en compte des retours d'information sur la sécurité, la synchronisation des programmes et le suivi des performances. Pour renforcer la mise en œuvre alignée sur le GANP et l'ASBU, la réunion a proposé un mécanisme centralisé de suivi des Conclusions et des Décisions, appuyé par un tableau de bord pour garantir la redevabilité, ainsi qu'un suivi et un compte rendu basés sur des indicateurs clés de performance (KPI).

3.76 La réunion a proposé de charger les équipes de projet de déterminer les liens entre les domaines en vue de leur intégration.

Résultats de la réunion AEAG/1 et perspectives

3.77 La réunion AEAG/1 'est tenue au mois d'octobre 2025 à Libreville (Gabon) a analysé 455 événements de sécurité liés à l'ATS et établi la première situation de référence consolidée de la sécurité de l'ATS pour la Région AFI. Les principaux risques identifiés comprennent

les risques météorologiques, les risques de collision avec la faune, les interruptions de communications, et les incursions sur piste.

3.78 Comme solutions, la réunion a proposé un renforcement ciblé des compétences ATC, l'optimisation de l 'espace aérien, la normalisation des comptes rendus, et le renforcement de la coordination régionale. Les États ont été priés d'améliorer le compte rendu en temps opportun sur les événements ATS et le partage des données.

AUTRES QUESTIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE DANS LA RÉGION

Mise à jour sur la planification et la gestion de la contingence ATM dans la Région AFI

3.79 La réunion a reçu des informations selon lesquelles depuis la réunion AAO/SG8, la Région AFI a enregistré six événements de contingence ATM y compris une Activation de niveau 1 dans la FIR Nairobi qui a été gérée sans nécessité de déploiement de l'équipe de coordination de contingence régionale (CCT). Des situations de contingence persistent dans les FIR Khartoum et Niamey, tout comme des carences opérationnelles, telles que la publication tardive de NOTAM.

3.80 La réunion a été informée que l'OACI est en train d'élaborer un Cadre régional de gestion des situations de contingence ATM afin de renforcer une réponse harmonisée et en temps opportun aux situations de contingence, y compris des activités de mise en œuvre dans la Région AFI prévues au cours de la période 2026-2027.

Surveillance du maintien de l'altitude par l'ADS-B dans la Région AFI

3.81 La réunion a analysé la situation de l'emport des équipements ADS-B dans la Région AFI, en application des Conclusions d'APIRG et du RASG-AFI sur la mise en œuvre résiliente de l'ADS-B et la surveillance de l'espace aérien RVSM. L'analyse des données satellitaires d'Aireon relatives à l'ADS-B indique un taux moyen d'emport de 86 % dans l'ensemble des FIR participantes. Les niveaux d'interférence GNSS restent faibles, malgré quelques événements récurrents localisés. En ce qui concerne la sécurité, la réunion a été informée que le risque de sécurité lié à l'utilisation des données de l'ADS-B pour la navigation, la gestion du trafic aérien ainsi que pour le suivi et l'évaluation de la sécurité était étayé par l'analyse des risques avant la mise en œuvre contenue dans la Circulaire 326 de l'OACI.

3.82 La réunion a approuvé une approche de double surveillance combinant l'ADS-B et l'E2GMU pour la détermination de l'erreur du système d'altimétrie (ASE), sous réserve de la garantie de l'intégrité du GNSS et de mesures appropriées d'atténuation des risques de sécurité. Par conséquent, la réunion a adopté le projet de conclusion ci-après :

Projet de conclusion 2/xx de la réunion AASPG/2 : Amélioration de la surveillance de l'altitude dans l'espace aérien RVSM dans la Région AFI	
Pourquoi :	*Afin de renforcer la mise en œuvre sûre de la surveillance du maintien de l'altitude dans l'espace aérien RVSM dans la Région AFI,*
Quoi :	a) *Le recours aux méthodologies de E2GMU et ADS-B pour la surveillance du maintien de l'altitude dans l'espace aérien RVSM est approuvé.* *b) Les États et les exploitants aériens doivent coordonner avec ARMA la liste de leurs aéronefs éligibles au programme E2GMU au plus tard le 30 juin 2027.*
Qui :	*a) AASPG* *b) États et ARMA*
Quand :	*a) 6 novembre 2026* *b) 30 juin 2027*

Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire ?	**Oui** ☒ Non ☐	Indicateurs	**Indicateur 1 :** Nombre d'aéronefs éligibles uniquement au programme E2GMU	Moyens de collecte	Rapport de la réunion AAO/SG10

Intégration des procédures SLOP dans l'évaluation du risque de collision dans l'espace aérien RVSM de la Région AFI

3.83 ARMA a présenté les avantages ,du point de vue de la sécurité, de l'intégration des procédures de décalage latéral stratégique (SLOP) dans les évaluations du risque de collision dans l'espace aérien RVSM de la Région AFI. Les procédures SLOP atténuent le risque de collision lié à la navigation de précision GNSS et peuvent réduire de 30 % le risque de collision verticale en minimisant les fortes variations de hauteur provoquées par les turbulences de sillage.

3.84 La réunion a toutefois noté que la non-mise en œuvre de ces procédures dans plusieurs FIR de la Région AFI, à savoir Addis-Abeba, Asmara, Dar es Salam, Lilongwe, Maurice, Nairobi et Windhoek, empêche actuellement sa prise en compte, en tant que facteur d'atténuation, dans le calcul du niveau de sécurité visé (TLS) pour l'espace aérien RVSM de la Région AFI, un domaine où la Région éprouve déjà des difficultés à atteindre le TLS après la mise en œuvre du RVSM.

3.85 La réunion a approuvé l'organisation d'ateliers ciblés par ARMA et l'accélération de la mise en œuvre des procédures SLOP afin d'améliorer les performances de sécurité de l'espace aérien RVSM et la conformité réglementaire dans l'ensemble de la Région AFI, et elle a, par conséquent, convenue du projet de conclusion ci-après ;

Projet de conclusion 2/xx de la réunion AASPG/2 : Mise en œuvre et utilisation des procédures SLOP dans l'espace aérien RVSM de la Région AFI	
Pourquoi :	*Afin de renforcer la sécurité dans l'espace aérien RVSM de la Région AFI, ainsi que la précision et la cohérence du niveau de sécurité visé (TLS) de l'espace aérien RVSM de la Région AFI*
Quoi :	a) *La proposition de prendre en compte les procédures de décalage latéral stratégique (SLOP) dans le calcul du TLS pour l'espace aérien RVSM est approuvée.* *b) ARMA apportera son soutien aux États pour la mise en œuvre du SLOP d'ici au 31 mai 2027* *c) Les États sui ne l'ont pas encore fait sont exhortés à appliquer les procédures de décalage latéral stratégique (SLOP) dans leur espace aérien RVSM au plus tard le 30 juin 2027.* *d)*
Qui :	*a) AASPG* *b) ARMA* *c) Éthiopie, Érythrée, Kenya, Malawi, Maurice, Namibie et République-Unie de Tanzanie*
Quand :	*a) 7 novembre 2026* *b) 31 mai 2027* *c) 30 juin 2027*
Suivi de la mise en œuvre	

Suivi nécessaire ?	**Oui** ☒ Non ☐	Indicateurs	**Indicateur 1 :** TLS révisé de l'espace aérien RVSM de la Région AFI **Indicateur 2 :** Nombre d'États ayant mis en œuvre les procédures SLOP **Indicateur 3 :** Nombre de missions d'assistance fournies aux États sur la mise en œuvre des procédures SLOP.	Moyens de collecte	Rapport annuel de l'ARMA sur la sécurité Rapport de la réunion AAO/SG10

Adoption d'une stratégie de partage des coûts pour la mise en œuvre des projets dans la Région AFI

3.86 Le Ghana a proposé un mécanisme soutenable de partage des coûts pour soutenir les missions d'assistance effectuées par les équipes de projet de la Région AFI, afin de remédier à l'insuffisance des financements soulignée par la réunion AASPG/1 et en application des Conclusions d'APIRG, notamment la Conclusion 20/49. Dans le cadre proposé, les États bénéficiaires prendraient en charge l'hébergement, les billets d'avion et apporteraient un appui en nature afin d'optimiser le déploiement des missions, d'accroître l'implication des parties prenantes et renforcer l'efficacité de la mise en œuvre.

3.87 Ce dispositif serait formalisé au moyen de protocoles d'accord entre l'OACI et les États pour les projets de renforcement des capacités et d'assistance technique. La réunion a appelé les États à adopter cette approche afin d'améliorer leur conformité aux SARP.

DIFFICULTÉS ÉPROUVÉES DANS LA MISE EN ŒUVRE PAR LE SOUS-GROUPE

3.88 La réunion a réaffirmé le rôle crucial du Sous-groupe AAO dans la promotion d'opérations sûres, efficaces et harmonisées dans l'espace aérien et sur les aérodromes de la Région AFI. Malgré les progrès accomplis dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI, des défis subsistent, notamment les inégalités en matière de conformité, des capacités institutionnelles et techniques limitées, des contraintes de ressources, une faible supervision de la sécurité, le retard accusé dans les initiatives sur la PBN et l'optimisation de l'espace aérien, ainsi que des obstacles liés à la certification des aérodromes.

3.89 Ces carences ont des effets néfastes sur l'interopérabilité, les performances de sécurité et l'efficacité opérationnelle, ce qui exige une action régionale coordonnée, un renforcement des capacités, une supervision accrue et un engagement soutenu des parties prenantes.

QUESTIONS QUI REQUIÈRENT L'ATTENTION DE L'OACI

3.90 La réunion a remercié l'OACI d'avoir admis deux membres du Sous-groupe, notamment la Zambie et l'Ouganda, au sein des groupes de travail ADOP.

3.91 La réunion a souligné la nécessité de renforcer les éléments indicatifs pour la mise en service des aérodromes et des installations de navigation aérienne nouvellement construits, l'intégration de l'AAM dans l'exploitation des aérodromes, ainsi que la mise en œuvre du SWIM et du FF-ICE. Elle a appelé l'OACI à soutenir la Région en lui fournissant son expertise dans ces domaines.

EXAMEN DU MANDAT ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE

4. Mandat du Sous-groupe

4.1. La réunion a examiné le mandat du Sous-groupe et identifié quelques omissions dues à la transition d'APIRG à l'AASPG, et s'est engagée à analyser le mandat actualisé lors des réunions trimestrielles du Sous-groupe AAO avant de le transmettre pour examen.

Programme de travail du Sous-groupe

4.2. La réunion s'est penchée sur le futur programme de travail du Sous-groupe qui couvre la coordination des projets, l'évaluation des progrès accomplis et les préparatifs de la réunion AAO/SG10 et du Sommet ANS. .. La réunion a approuvé le programme figurant à l'annexe 18 de la présente note de travail et a formulé le projet de décision ci-après.

Projet de décision 2/xx de la réunion AASPG/2 : Futur programme de travail du Sous-groupe AAO					
Pourquoi :	*Afin de permettre au Sous-groupe AAO de soutenir efficacement l'AASPG pour s'acquitter de ses missions,*				
Quoi :	*Le futur programme de travail du Sous-groupe est approuvé.*				
Qui :	*AASPG*				
Quand :	*6 novembre 2026*				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi nécessaire ?	Oui ☐ **Non ☒**	Indicateurs	**Indicateur 1 :** S.o.	Moyens de collecte	S.o.

5. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

5.1 La réunion est invitée à :

a) examiner les informations contenues dans la présente note de travail ;
b) examiner et adopter, le cas échéant, les projets de conclusions et de décisions présentés dans le document ; et
c) fournir des orientations, le cas échéant.
