ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion 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 sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

RÉSULTATS DE LA DEUXIÈME RÉUNION DU GROUPE D'ANALYSE DES ÉVÉNEMENTS ATS AFI (AEAG/2)

(Présenté par les AAMAC au nom de l'AEAG)

RÉSUMÉ	
Cette note de travail présente les résultats de la deuxième réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AEAG/2), tenue à N'Djamena, au Tchad, du 12 au 15 octobre 2026. Les résultats incluent les résultats de l'analyse des événements de sécurité ATS rapportés en 2024 et 2025, les recommandations de sécurité formulées par la réunion, les progrès réalisés sur le système de base de données des événements de sécurité ATS et la voie à suivre. Le document fournit également une analyse comparative des résultats d'AEAG/1 et AEAG/2. La suite à donner figure au paragraphe 3.	
Objectifs stratégiques	*A-Chaque vol est sûr et sécurisé* *C-Aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous*

1 INTRODUCTION

1.1 Le Groupe d'analyse des événements ATS AFI (AEAG) a été créé par APIRG/27 pour analyser les événements de sécurité ATS notifiés dans la région AFI, en identifier les causes et tendances, et formuler des recommandations de sécurité. Son secrétariat est assuré par les organisations régionales de surveillance de la sécurité (AAMAC, BAGASOO, CASSOA, SASO, URSAC et ASSA-AC), en coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI.

1.2 La première réunion du Groupe (AEAG/1), tenue à Libreville, Gabon, en octobre 2025, a analysé 455 événements ATS rapportés en 2023 et 2024 et formulé huit recommandations, dont la conception d'un système de gestion des données de sécurité ATS et l'inclusion d'experts des domaines techniques aérodromes et opérations aériennes dans les travaux du Groupe.

1.3 La deuxième réunion de l'AEAG (AEAG/2) s'est tenue à N'Djamena, au Tchad, du 12 au 15 octobre 2026, sous l'égide de l'Autorité de l'aviation civile du Tchad. 92 participants issus de 14 États, ANSP, d'organisations régionales et de partenaires ont assisté à la réunion. Ce document de travail présente ses résultats.

2. ANALYSE

Données analysées.

2.1 La réunion a analysé 793 événements ATS, dont 765 ont eu lieu en 2024 et 2025 (les 28 autres événements datés de 2023, 2026 ou 2005 et ont été conservés à titre informel), reçus de 12 États, ANSP et usagers de l'espace aérien, et consolidés après la suppression des doublons. L'analyse a été réalisée par trois sous-groupes d'analyse— incidents ATS, urgences en vol et contingences ATC, ainsi que contingences en vol — qui, pour la première fois, comprenaient des experts en aérodromes et opérations de vol. Les résultats présentés ci-dessous combinent deux niveaux d'analyse : l'analyse des événements par les sous-groupes d'anlyse, et l'analyse consolidée de toutes les données réalisées par le Secrétariat de l'AEAG.

Résultats clés.

2.2 Les incidents ATS représentent 35 % des événements, suivis des contingences en vol (25 %), des contingences ATC (9 %) et des urgences en vol (6 %) ; les événements restants ont été classés comme non concluants ou non-événements. 185 événements ont été évalués comme présentant une menace ÉLEVÉE, 141 comme présentant une menace MOYENNE et 169 comme présentant une menace FAIBLE. Les incidents ATS représentent plus de la moitié des événements à DANGER élevé.

2.3 Principales conclusions de sécurité. L'analyse a montré que :

a) Le risque de collision reste la première préoccupation : les collisions en vol et les pertes de séparation (143 événements, 18 %) représentent 79 des 185 événements à HAUT RISQUE, principalement en route et lors des transferts de contrôle entre FIR ;

b) les incursions sur piste (44 événements, dont 6 %, dont 26 évalués comme à DANGER élevé) sont principalement causées par des véhicules côté piste, des travailleurs et des personnes sur l'aire de mouvement, souvent en lien avec des travaux sur les aérodromes ;

c) Les collisions avec la faune constituent la catégorie d'événements la plus fréquente (154 événements, 19 %) ;

d) une coordination inadéquate entre les unités ATC (57 événements), des communications mobiles inadéquates (53 événements) et la compétence des contrôleurs aériens (44 événements) sont les principaux facteurs contributifs, c'est-à-dire respectivement 17 %, 16 % et 13 % des événements pour lesquels les facteurs contributifs ont été enregistrés ; et

e) des défaillances techniques (93 événements, 12 %), des approches instables liées aux conditions météorologiques, des remises de gaz et des dégagements (59 événements, 7 %), des violations des zones interdites, réservées et dangereuses (12 événements, dont 8 évalués comme ÉLEVÉS), des interférences radiofréquences du GNSS (31 événements, 4 %) et des éclairages laser (7 événements) complètent le tableau.

Catégorie d'événements	Événements	% de tous les événements	MENACE ÉLEVÉE
Quasi-abordage et pertes de séparation	143	18 %	79
impacte faunique	154	19 %	12
Défaillances techniques	93	12 %	11
Approches instables, remises de gaz et dégagements météorologiques	59	7 %	4
Incursions sur piste	44	6 %	26
Dégradation du GNSS	31	4 %	6
Infractions aux zones interdites et à danger	12	2 %	8
Éclairage laser	7	1 %	0

2.4 **Répartition par niveau de vol.** Dans l'analyse consolidée, le niveau de chaque événement a été dérivé du niveau de vol ou de la phase de vol rapportée. Il en résulte le tableau ci-dessous :

Bande de niveau de vol	Événements	%
FL290 à FL410 et plus	64	8 %
En dessous de FL290	265	33 %
Niveau non rapporté	464	59 %
Total	**793**	**100 %**

2.5 Dans l'espace aérien supérieur (FL290 et plus), 53 des 64 événements sont des incidents ATS, principalement des quasi-abordages et des pertes de séparation. Le niveau de menace a été évalué pour 33 des 64 événements, dont 26 ont été classés ÉLEVÉ. En dessous du FL290, les événements sont plus variés et incluent les événements d'aérodrome et de la région terminale (incursions sur piste, impact faunique, remises de piste). Le niveau de vol n'est pas indiqué pour la plupart des événements, ce qui nécessite un champ dédié dans le modèle AEAG et dans le système de base de données des événements de sécurité ATS.

Facteurs contributifs.

2.6 Des facteurs contributifs ont été enregistrés pour 336 des 793 événements (42 %). Puisqu'un événement peut comporter plusieurs facteurs contributifs, 461 facteurs ont été enregistrés au total. Parmi ceux-ci, 216 ont été classés dans les catégories génériques « certains au sol » et « autres à bord », qui ne précisent pas les facteurs concernés. Les 245 facteurs restants sont spécifiques et répartis comme suit :

Facteur contributif	Événements	% des facteurs spécifiques
Coordination insuffisante entre les unités ATC	57	23 %
Communications mobiles inadéquates	53	22 %
Compétence insuffisante du contrôleur aérien	44	18 %
Erreur de l'équipage	35	14 %
Discipline en cockpit / non-conformité	28	11 %
Procédures ATC inadéquates	16	7 %
Surcharge de travail ATC	5	2 %
Fréquence ATS non utilisée	5	2 %
Organisation inadéquate de l'espace aérien	2	1 %
Total	**245**	**100 %**

2.7 Trois facteurs expliquent près des deux tiers (63 %) des facteurs spécifiques : une coordination inadéquate entre les organismes ATC (23 %), une communication mobile insuffisante (22 %) et une compétence insuffisante des contrôleurs aériens (18 %). Regroupés par famille, les facteurs liés à la

coordination, aux communications, à la compétence des contrôleurs aériens et à la charge de travail représentent 65 % des facteurs spécifiques, les facteurs liés à l'équipage de vol 28 %, et les facteurs liés aux procédures ATC et à l'organisation de l'espace aérien 7 %. Les actions correctives doivent donc se concentrer d'abord sur la coordination entre les organismes ATC, la fiabilité des communications air-sol et la compétence des contrôleurs aériens. Au-delà de ces facteurs immédiats, la supervision et les causes organisationnelles restent à explorer dans les analyses futures, car c'est là que résident généralement les actions correctives les plus durables.

La qualité des données.

2.8 L'analyse a également mis en lumière les domaines où la qualité des données peut être encore améliorée, notamment la fourniture d'informations cohérentes et complètes, l'utilisation des domaines de risque génériques et de facteurs contributifs, ainsi que l'évaluation du niveau de menace. Les contributeurs (États, fournisseurs de services et opérateurs aériens) ont utilisé différentes méthodes pour enregistrer leurs événements — tels que les scores de gravité du EUROCONTROL Risk Analysis Tool (RAT) ou des catégories d'occurrence ECCAIRS/ADREP — que le Secrétariat a associés aux listes AEAG afin que toutes les données puissent être analysées ensemble.

Recommandations de sécurité.

2.9 La réunion a formulé 14 recommandations de sécurité, regroupées en cinq catégories — sécurité opérationnelle de l'ATS ; sécurité des aérodromes et des opérations de vol ; données et rapports de sécurité ; renforcement des capacités et promotion de la sécurité ; et modalités de suivi et de travail — et listées par ordre de pertinence. Elles sont adressées aux autorités de l'aviation civile, aux ANSP et, le cas échéant, aux exploitants d'aérodromes, opérateurs d'aéronefs, prestataires de services météorologiques, OACI et RSOO. Ils appellent également à une campagne régionale de sensibilisation à la sécurité basée sur les bulletins de sécurité. La liste des recommandations est présentée en annexe. Les questions transfrontalières identifiées ont été transmises au Groupe d'Action Tactique (TAG), qui s'est réuni le 16 octobre 2026. D'autres questions de sécurité mises en évidence par l'analyse, telles que les dangers fauniques et l'organisation de l'espace aérien, déjà couvertes par les recommandations de l'AEAG/1, peuvent être davantage abordées dans le cadre du TAG.

Système de base de données des événements de sécurité ATS.

2.10 Conformément aux décisions de l'AEAG/1, un système de base de données des événements de sécurité ATS est en cours d'élaboration par le Secrétariat pour enregistrer, analyser, protéger, transmettre et consolider les événements de sécurité ATS avec la taxonomie et la méthodologie de l'AEAG. Un prototype a été présenté à l'AEAG/2 pour démonstration. Sa conception est finalisée avec les contributions de la réunion, y compris son alignement avec les catégories d'occurrence de l'OACI ADREP/CICTT. Le système sera ensuite déployé, accompagné d'un programme de formation pour les points focaux des États, afin qu'il devienne l'outil dédié à la collecte, l'analyse et la transmission des données de sécurité ATS dans la région AFI une fois approuvées par l'AASPG.

Évolution depuis AEAG/1

2.11 Comparé à AEAG/1, qui a analysé 455 événements issus de 15 FIR, principalement daté de 2023, la comparaison des deux cycles d'analyse montre que :

a) le volume de données a augmenté de 74 %, avec 793 événements reçus de 23 FIR ;

b) la profondeur de l'analyse s'est nettement améliorée : le niveau de menace a été évalué pour 62 % des événements (18 % à l'AEAG/1), les principales causes identifiées pour 44 % (23 %), les facteurs contributifs enregistrés pour 42 % (13 %) et une recommandation formulée pour 66 % (21 %) ;

c) la part des incidents ATS est passée de 31 % à 35 % et celle des contingences ATC de 3 % à 9 %, tandis que la part des contingences en vol est passée de 46 % à 25 % ; et

d) les quasi-abordages ainsi que les pertes de séparation et les impacts fauniques restent les deux principales catégories d'événements, et une coordination insuffisante entre les organismes ATC et la compétence des contrôleurs reste les principaux facteurs contributifs dans les deux cycles.

2.12 Les graphiques comparatifs sont fournis dans l'**Annexe B**,

Voie à suivre

2.13 Le rapport de l'AEAG/2 sera finalisé d'ici le 31 décembre 2026. Un mécanisme de suivi pour la mise en œuvre des recommandations sera proposé aux États, et l'AEAG/3 analysera les événements de 2025 et 2026. Entre les réunions, le Groupe d'analyse se réunira trimestriellement virtuellement — en mars, juin et décembre — et la prochaine réunion en présentiel est prévue pour octobre 2027. Les points de contact des États et des ANSP seront mis à jour, et les formations sur le système de base de données sera organisée avec les RSOO et les États. Si le délai le permet, une démonstration du système de base de données pourra être présentée lors de la réunion.

3 ACTION DE LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

a) noter les résultats de l'AEAG/2 et les principales conclusions de sécurité de l'analyse des événements ATS 2024–2025 ;

b) approuver les recommandations de sécurité en Annexe A, et exhorter les États, les ANSP et toutes les parties prenantes intéressées à les mettre en œuvre et à en faire rapport ;

c) noter l'évolution des données et de l'analyse depuis AEAG/1, en particulier l'amélioration de la profondeur de l'analyse ;

d) soutenir le déploiement du système de base de données des événements de sécurité ATS une fois finalisé, y compris la formation des points focaux des États, comme outil dédié à la collecte et à l'analyse des données de sécurité ATS dans la région AFI ; et

e) encourager les États à désigner leurs points de concentration et à transmettre leurs données de sécurité ATS à l'AEAG en temps opportun.

— FIN —

ANNEXE A — RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ DE L'AEAG/2

Non.	Recommandation	Adressé à
R. Sécurité opérationnelle de l'ATS		
1.	Renforcement de la prévention des AIRPROX, de la sécurité des pistes et de la coordination ATS	CAA, ANSP
2.	Renforcement de la coopération et coordination civilo-militaire	CAA, ANSP, armée, OACI
3.	Amélioration des infrastructures CNS et résilience opérationnelle	CAA, ANSP
4.	Renforcement de la surveillance et de l'atténuation des interférences GNSS	CAA, ANSP
5.	Renforcement de la surveillance de la sécurité des opérations d'aéronefs sans pilote	CAA, ANSP
B. Aérodrome et sécurité des opérations de vol		
6.	Approches stabilisées et informations météorologiques	CAA, ANSP, fournisseurs MET
7.	Fiabilité des systèmes d'aéronefs et événements techniques	CAA, ANSP, opérateurs aéronautiques
8.	Aveuglement par faisceau laser	CAA, ANSP
C. Données de sécurité et rapports		
9.	Renforcement du rapport d'événements, de l'enquête et de l'analyse des données de sécurité ATS	CAA, ANSP
10.	Harmonisation de la taxonomie et qualité des données AEAG	Secrétariat de l'AEAG, CAA, ANSP
11.	Contexte opérationnel des événements (densité du trafic, surveillance)	Secrétariat de l'AEAG, CAA, ANSP
D. Renforcement des capacités et promotion de la sécurité		
12.	Renforcement des capacités et promotion de la sécurité	OACI, RSOO
E. Suivi et arrangements de travail		
13.	Surveillance de la mise en œuvre des recommandations de sécurité	OACI, RSOO
14.	Modalités de fonctionnement de l'AEAG	OACI, RSOO

Le texte intégral des recommandations sera disponible dans le rapport de l'AEAG/2.

ANNEXE B — ÉVOLUTION ENTRE AEAG/1 ET AEAG/2

Les chiffres ci-dessous comparent les données analysées à AEAG/1 (événements principalement datés de 2023) et à AEAG/2 (événements datés de 2024 et 2025). L'évolution reflète autant le volume et la qualité des données rapportées que le niveau de sécurité.

Figure B1 — Volume of data

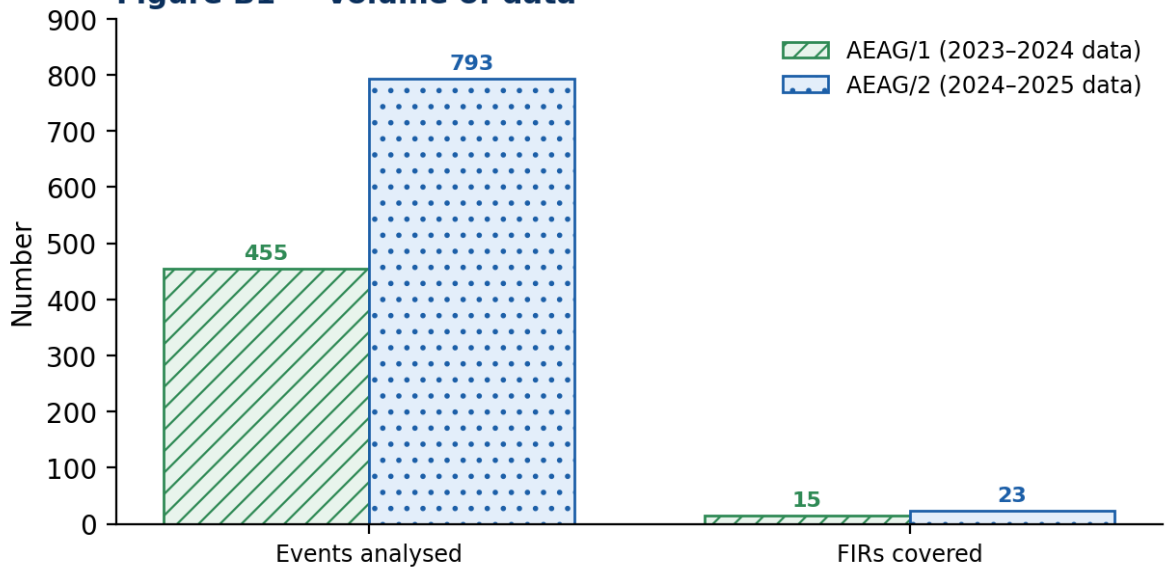


Figure B2 — Distribution by classification

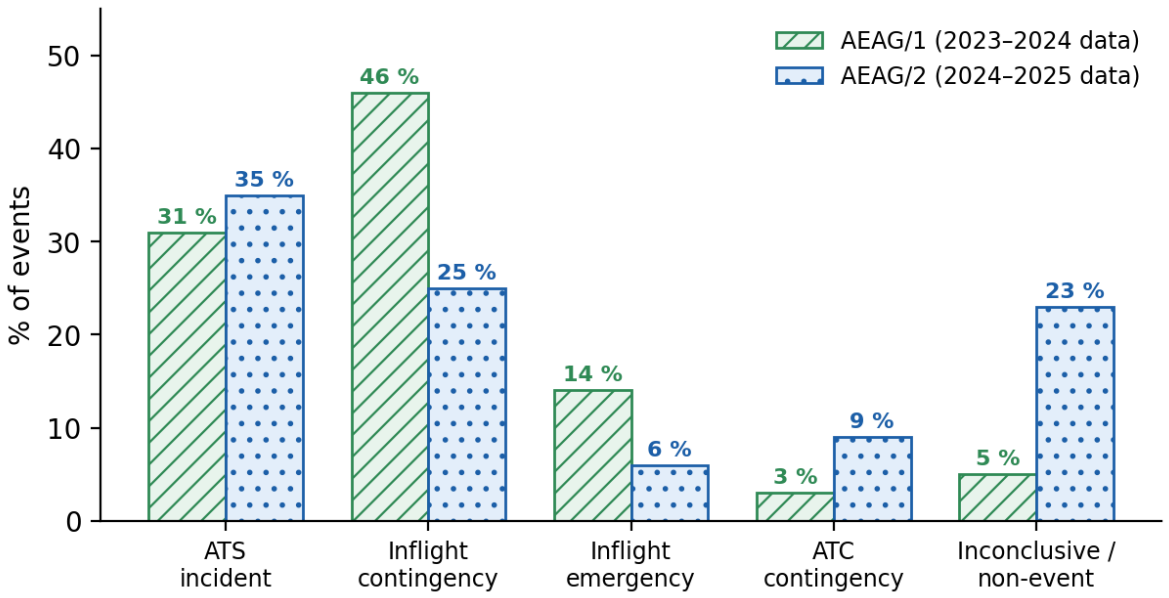


Figure B3 — Main categories of events

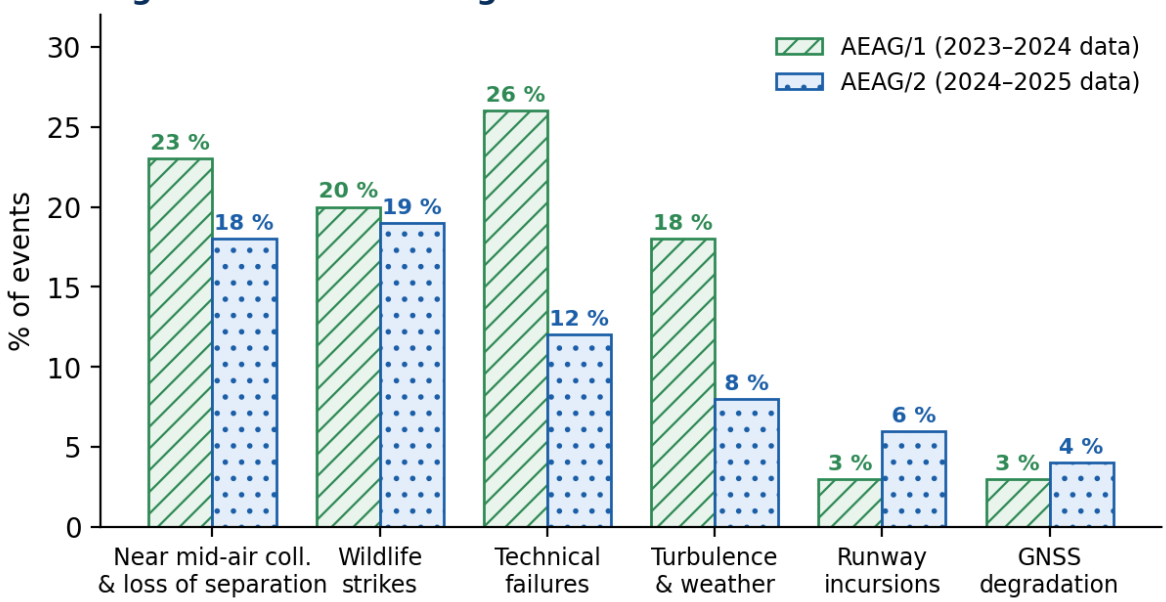


Figure B4 — Completeness of the analysis

