

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



GROUPE AFRIQUE-OCEAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU SYSTÈME DE L'AVIATION (AASPG)

RAPPORT DE LA HUITIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN DE L'AASPG (AAO/SG8)

Dakar, Senegal, 14 to 18 Juillet 2025

Les vues exprimées dans le présent rapport doivent être considérées comme étant celles du Sous-groupe AAO de l'AASPG et non celles de l'Organisation. Toutefois, le présent rapport sera soumis au PRCC et à l'AASPG, et toute mesure officielle prise sera publiée sous forme de supplément au rapport.

**Approuvé par la réunion et publié sous
l'autorité du Secrétaire général**

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	i
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	ii
LISTE DES APPENDICES	iv
LISTE DES PROJETS DE CONCLUSION/DÉCISION	0
PREMIÈRE PARTIE — INTRODUCTION	1
1. Lieu et durée de la réunion	1
2. Participation.....	1
3. Officiels et Sécrétariat	1
4. Langues de travail.....	1
5. Ouverture des travaux.....	1
6. Ordre du jour	2
DEUXIÈME PARTIE : RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR	3
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL 3	
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS APPLICABLES À AAO/SG.....	3
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: RÉALISATIONS DANS LES DOMAINES DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN	4
<i>RÉALISATIONS DANS LE DOMAINE DE L'EXPLOITATION DE L'ESPACE AÉRIEN</i>	6
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE	24
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR: CARENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE	25
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : ACTIVITÉS À COORDONNER AVEC LES SOUS- GROUPES IIM ET SMO DE L'AASPG	25
POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR: DÉFIS DE MISE EN ŒUVRE DU SOUS-GROUPE.....	27
POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS ET MESURES PROPOSÉES À L'ATTENTION DU SIÈGE DE L'OACI.....	29
POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU MANDAT ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE 30	
POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN DES PROJETS DE CONCLUSIONS/DÉCISIONS/ACTIONS DE LA HUITIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DE L'ESPACE AÉRIEN ET DES AÉRODROMES (AAO/SG 8).....	31
POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES	31

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAMP	Plan directeur de l'ATM de la Région AFI
AAMP PMT	Équipe de gestion du projet de plan directeur de l'ATM de la Région AFI
AANDD	Base de données des carences de navigation aérienne de la Région AFI
AASPG	Groupe AFI de Planification et de Mise en œuvre du Système de l'Aviation
ANR	Rapport sur la navigation aérienne
AANRT	Équipe du Rapport sur la navigation aérienne
AAO/SG	Sous-groupe de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien d'APIRG
A-CDM	Prise de décision en collaboration aux aéroports
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
AFI	Région Afrique — océan Indien
AFI ATM CP	Plan de mesures d'exception ATM de la Région AFI
AFI CONOPS	Concept des opérations de la Région AFI
AFI FRA	Espace aérien à libre choix de routes de la Région AFI
AFI FRA PMT	Équipe de gestion du projet d'espace aérien à libre choix de routes de la Région AFI
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
AIM	Gestion de l'information aéronautique
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
AOP	Planification opérationnelle d'aérodrome
APCC	Comité de coordination des projets de l'APIRG
APIRG	Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre
ARC-TF	Equipe spéciale de coordination APIRG/RASG-AFI
ARMA	Agence régionale africaine de surveillance
ASBU	Mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ATS	Service de la circulation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
AUC	Commission de l'Union Africaine
BBB	Bloc constitutif de base
AAC	Autorité de l'aviation civile
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
CCT	Équipe de coordination des mesures d'exception
CMC	Coopération civilo-militaire
CNS	Communications, navigation et surveillance
CONOPS	Concept d'opérations
CP	Plan de mesures d'exception
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
FF-ICE	Vols et courants de trafic — Informations pour un environnement collaboratif
FIRs	Régions d'information de vol
FRA	Espace aérien à libre choix de routes
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GRF	Format de compte rendu mondial sur l'état de surface des pistes
IATA	Association du transport aérien international
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale

IIM/SG	Sous-groupe des infrastructures et de gestion de l'information
LHD	Large écart de hauteur
MET	Météorologie aéronautique
NCPI	Coordinateur national pour la planification et la mise en œuvre
NCLB	Aucun pays laissé de côté
PBN	Navigation fondée sur les performances
PBCS	Communication et surveillance basées sur la performance
RASC	Comité directeur du RASG-AFI
RASG-AFI	Groupe régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique – océan Indien
RPAS	Systèmes d'aéronef télépilotés
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
SAR	Recherches et sauvetage
SARPs	Normes et pratiques recommandées
SBAS	Système de renforcement satellitaire
SLOP	Procédures de décalage latéral stratégique
SSO-SST	Équipe de soutien de la sécurité du système national de supervision de la sécurité
SSP — SST	Équipe de soutien de la sécurité du programme national de sécurité
SSTs	Équipes de soutien de la sécurité
TAG	Groupe d'actions tactiques
ODD des Nations Unies	Objectifs de développement durable des Nations Unies

LISTE DES APPENDICES

APPENDICE 1	-	Liste des participants
APPENDICE 2	-	État de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions applicables à AAO/SG
APPENDICE 3	-	Liste des Conclusions et Décisions applicables à AAO/SG depuis APIRG/20 qui ne sont plus applicables.
APPENDICE 4	-	Etat à jour de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions persistantes depuis de APIRG/20 à APIRG/26 applicables à AOP.
APPENDICE 5	-	État à jour de la mise en œuvre des Conclusions et Décisions persistantes depuis de APIRG/20 à APIRG/26 applicables à ATM/SAR.
APPENDICE 6	-	État de la mise en œuvre du programme de travail 2024/2025 de AAO/SG
APPENDICE 7		Mandat révisé du Sommet ANS
APPENDICE 8		Feuille de route du Sommet ANS
APPENDICE 9		Etat des Projets ATM/SAR
APPENDICE 10		Mandat révisé de l'Equipe Projet PBN AORTA
APPENDICE 11	-	Liste des documents génériques de la région AFI
APPENDICE 12	-	Edition amendé de la version Anglaise du Plan SAR AFI
APPENDICE 13	-	Première Edition de la version Française du Plan SAR AFI
APPENDICE 14	-	Mandat proposé de l'Equipe projet AFI 30/10 PMT
APPENDICE 15	-	Ebauche du document du projet AFI 30/10 Project
APPENDICE 16	-	Document révisé du projet de certification des aérodromes AFI
APPENDICE 17		Descriptif révisé du Projet de Certification des Aérodromes
APPENDICE 18		État de la mise en œuvre exigences clé d'aérodrome dans la région AFI (certification, RST, GRF, ACR-PCR)
APPENDICE 19		État de la mise en œuvre l'élément « partage de renseignement A-CDM » dans la région AFI
APPENDICE 20	-	Projet de guide de la mise en œuvre de l'A-CDM
APPENDICE 21	-	Ebauche du document du projet A-CDM
APPENDICE 22		Descriptif révisé du Projet A-CDM
APPENDICE 23	-	Ebauche du document du projet « Formation et Qualification du personnel technique AGA »
APPENDICE 24	-	Programme de travail 2025/2026 de l'AAO/SG
APPENDICE 25	-	Résumé des projets de Conclusions et Décisions de AAO/SG8

LISTE DES PROJETS DE CONCLUSION/DÉCISION

DÉFINITIONS

Le Sous-groupe AAO consigne ses actions sous forme de projets de conclusions et de décisions, selon les modalités suivantes :

- a) **Projets de conclusions et de décisions** : Toute mesure prise par le Sous-groupe qui requiert l'accord préalable de l'AASPG avant son exécution. Toutes ces mesures préconisées doivent être examinées par l'AASPG à sa prochaine réunion suivant le rapport du Sous-groupe.
- b) **Décisions du Sous-groupe** : Les mesures prises par le Sous-groupe qui n'appellent pas nécessairement l'accord préalable de l'AASPG peuvent être consignées en tant que décisions et peuvent être exécutées par le Sous-groupe concerné, ses membres ou le Secrétariat, selon le cas.

Projets de Conclusions/Projets de Décisions

No.

1.	<i>Décision 8/01</i>	<i>Mandat révisé de l'Equipe Projet PBN AORTA</i>
2.	<i>Décision 8/02</i>	<i>Mise à jour du plan de Recherches et de Sauvetage AFI</i>
3.	<i>Décision 8/03</i>	<i>Documentation Générique de Recherches et de Sauvetage AFI</i>
4.	<i>Conclusion 8/04</i>	<i>Mis en place de l'Equipe de gestion de projet AFI 30/10</i>
5.	<i>Décision 8/05</i>	<i>Guide sur la mise en œuvre de l'A-CDM</i>
6.	<i>Conclusion 8/06</i>	<i>Mise en œuvre de l'ACR-PCR dans la région AFI</i>
7.	<i>Décision 8/07</i>	<i>Programme de travail de AAO SG</i>

PREMIÈRE PARTIE — INTRODUCTION

1. Lieu et durée de la réunion

1.1 La huitième réunion du Sous-groupe sur l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG8) du Groupe Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'Aviation (AASPG) s'est tenue du 14 au 18 juillet 2025 au Bureau régional de l'OACI, à Dakar, au Sénégal.

2. Participation

2.1 Soixante-dix-neuf (79) participants venus de dix-huit (18) États et de cinq (5) organisations régionales et internationales ont assisté à la réunion. La liste des participants figure en **Appendice 1** du présent rapport.

3. Officiels et Sécretariat

3.1 M. Nathan Kaluba (Zambie), Président de AAO/SG, a présidé la réunion. Mme Aba Fianko Amaglo (Ghana) en a assuré la Vice-Présidence en remplacement de M. Sanogo Adama, qui n'a pas pu assister à la réunion pour des raisons indépendantes de sa volonté.

3.2 M. Elisha Omuya, Expert régional, AGA, Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF), a assuré le secrétariat de la réunion et assisté par:

- Mme. Keziah Ongutu, Expert régional, ATM/SAR, ESAF;
- Mme. Prisca Nkolo, Expert régional, AGA, WACAF; et
- M. Serge Guy Tchanda, Expert régional, ATM/SAR, WACAF.

4. Langues de travail

4.1 La réunion s'est déroulée en anglais et en français avec des services d'interprétation simultanée. La documentation a été publiée dans les deux langues sur les sites Web des Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI.

5. Ouverture des travaux

5.1 Allocutions du Président du Sous-groupe AAO

5.1.1 M. Nathan Kaluba, Président du Sous-groupe AAO, a remercié le Gouvernement de la République du Sénégal et le Bureau régional WACAF de l'OACI d'avoir accueilli la huitième réunion du Sous-groupe AAO.

5.1.2 Il a en outre remercié les participants pour leur engagement en faveur du développement du système de l'aviation dans la région AFI grâce aux efforts déployés dans la planification et la mise en œuvre, malgré les défis persistants et leurs emplois du temps chargés dans leurs États et organisations respectifs.

5.1.3 Il a rappelé aux participants que tous les progrès dans la région ne peuvent être réalisés que par la collaboration, la coopération et le partage d'expériences. Il a exprimé son optimisme quant au potentiel du marché du transport aérien dans la région AFI.

5.2 *Allocution d'ouverture du Directeur régional du Bureau WACAF de l'OACI*

5.2.1 Le discours d'ouverture a été prononcé par M. Nika Manzi Mèhèza, Directeur régional adjoint, au nom du Directeur régional de l'OACI WACAF, M. Romain Ekoto. Dans son allocution, il a remercié les États et les organisations d'avoir facilité la participation de leurs experts à la réunion.

5.2.2 M. Manzi a rappelé le mandat de AAO/SG et la nécessité pour les États et le Secrétariat de poursuivre la mise à jour de l'eANP et de relever les défis liés à l'établissement de rapports sur l'état de la mise en œuvre des éléments ASBU. Il a en outre attiré l'attention de la réunion sur la lenteur des activités de certaines équipes de projet et la gestion des carences de navigation aérienne.

5.2.4 Il a enfin salué la bonne collaboration entre les bureaux régionaux de l'OACI, les États, les organisations internationales et régionales (AFRAA, ARMA, CAFAC, CANSO, IATA, RSOOs, etc.), les opérateurs et les fournisseurs de services (ASECNA, ATNS, Roberts FIR etc.), en vue de l'amélioration des systèmes de navigation aérienne dans la région AFI.

6. Ordre du jour

6.1 La réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

Point 1 de l'ordre du jour: Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail

Point 2 de l'ordre du jour: État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions applicables au sous-groupe AAO État d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions applicables au sous-groupe AAO

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

Point 4 de l'ordre du jour: Plan régional de navigation aérienne

Point 5 de l'ordre du jour: Carences de navigation aérienne

Point 6 de l'ordre du jour: Activités à coordonner avec les sous-groupes IIM et SMO de l'AASPG

Point 7 de l'ordre du jour: Défis de mise en œuvre du sous-groupe

Point 8 de l'ordre du jour: Recommandations/mesures proposées à l'attention du siège de l'OACI

Point 9 de l'ordre du jour: Examen du mandat et du programme de travail du sous-groupe

Point 10 de l'ordre du jour: Questions diverses

Point 11 de l'ordre du jour: Examen des projets de conclusions et de décisions de la huitième réunion du Sous-groupe de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien (AAO/SG8)

DEUXIÈME PARTIE : RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL

1.1 La Réunion a examiné et adopté le projet d'ordre du jour et le programme de travail présenté par le Secrétariat.

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR: ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS APPLICABLES À AAO/SG

Examen des conclusions et décisions de la réunion APIRG/26 applicables à AAO/SG

2.1 Le Secrétariat a rappelé à la Réunion que AAO/SG7 avait enregistré cinq (5) projets de conclusions et sept (7) projets de décisions qui avaient été soumis à AAPIRG/27. Les réunions AAPIRG/27 et RASG AFI/10 avaient adopté neuf (9) conclusions et dix (10) décisions applicables au sous-groupe.

2.2 Le Secrétariat a indiqué que sur les neuf (9) conclusions et les dix (10) décisions des réunions AAPIRG/27 et RASG-AFI/10 applicables à AAO/SG, une (1) conclusion et quatre (4) décisions ont été entièrement mises en œuvre (26 %), huit (8) conclusions et quatre (4) décisions étaient en cours de mise en œuvre (63 %) et deux (2) décisions n'avaient pas encore été entamées (11 %).

2.3 La réunion a exhorté les États et les organisations à s'engager à mettre en œuvre les conclusions et les décisions d'APIRG, et à fournir en temps opportun des mises à jour sur l'état de leur mise en œuvre pour permettre la soumission d'un rapport complet à AAO/SG.

2.4 L'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions d'APIRG/27 et du RASG-AFI/10 applicables à AAO/SG est présenté en **Appendice 2** du présent rapport.

Examen des conclusions et décisions en suspens de AAPIRG/20 à AAPIRG/26, applicables à AAO/SG.

2.5 Le Secrétariat a rappelé à la Réunion la tâche entreprise par la réunion AAO/SG6, qui consistait à examiner l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions adoptées par AAPIRG et applicables à AAO/SG depuis AAPIRG/20.

2.6 Après un examen complet de l'état des conclusions et décisions pendantes de AAPIRG/20 à AAPIRG/27, la réunion a noté qu'il y avait un total de 197 conclusions/décisions applicables à AAO/SG. Sur ces 197 conclusions/décisions, 117 ont été soit mises en œuvre, soit obsolètes, redondantes ou ne correspondent plus aux priorités opérationnelles ou stratégiques actuelles. En conséquence, ces conclusions et décisions ont été jugées non-applicables, officiellement closes et plus en vigueur.

2.7 La liste des conclusions et des décisions identifiées comme n'étant plus applicables et officiellement closes figure en **Appendice 3** du présent rapport. L'état d'avancement de la mise en œuvre

des conclusions et décisions qui sont encore applicables au sous-groupe et qui sont donc pendantes est présenté en **Appendice 4** et **Appendice 5** du présent rapport respectivement pour les domaines AOP et ATM/SAR.

2.8 La Réunion a salué le travail accompli par les groupes de travail restreints et le Secrétariat chargés d'examiner les conclusions et décisions pendantes.

2.10 Le Secrétariat a également fourni des mises à jour sur les actions convenues lors de la réunion AAO/SG7 et incluses dans le programme de travail 2024/2025 de AAO/SG afin de favoriser la mise en œuvre des conclusions et décisions pendantes. L'état d'avancement de la mise en œuvre du programme de travail 2024/2025 de AAO/SG est présenté à l'**Appendice 6** du présent rapport.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR: RÉALISATIONS DANS LES DOMAINES DE L'EXPLOITATION DES AÉRODROMES ET DE L'ESPACE AÉRIEN

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

3.1 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU dans la région, sur la base des données recueillies par les Bureaux régionaux. Le Secrétariat s'est dit préoccupé par l'absence de rapports de la part des États, notant que cette limitation pourrait compromettre la précision des évaluations régionales et entraver une compréhension claire des progrès réels de la mise en œuvre.

3.2 Rappelant la conclusion 25/11 d'APIRG/25, la réunion a appelé les États à mettre en place un mécanisme pour fournir des informations actualisées concernant l'état de la mise en œuvre des ASBU. La réunion a en outre exhorté les États à examiner l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU, tels qu'identifiés par les Bureaux régionaux, et à soumettre des mises à jour d'ici le 15 septembre 2025. L'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU en AOP et ATM/SAR a été inclus dans la deuxième édition du rapport navigation aérienne.

3.3 La Réunion a également examiné les questions qui entraînaient l'efficacité du rapport des États. La nécessité de sensibiliser davantage ces derniers au cadre des ASBU a été notée.

3.4 La réunion a été informée des initiatives prises par les Bureaux régionaux de l'OACI pour améliorer la collecte de données sur la mise en œuvre des ASBU dans la région. Elle a été informée de l'achèvement de l'outil de rapport ASBU incorporé en tant que module dans la base de données sur les carences de navigation aérienne AFI (AANDD). L'on s'attend à ce que le niveau de reporting augmente encore avec la mise en œuvre de l'outil ASBU développé dans l'AANDD. Un atelier de familiarisation sur l'utilisation de l'outil de reporting ASBU est prévu d'ici la fin du mois de septembre 2025.

3.5 La Réunion a en outre noté que l'outil de reporting sur les ASBU du Bureau ESAF figurant sur la plateforme iSTARs était opérationnel et que le Bureau régional ESAF avait organisé deux ateliers de sensibilisation et de renforcement des capacités pour aider les États à rapporter sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU. La réunion a également pris note que 60 % des États ESAF

fournissaient déjà les rapports à l'aide de l'outil iSTARs.

3.6 Il a également été rappelé à la Réunion qu'une lettre aux États avait été disséminée demandant la désignation de points focaux ASBU. Le Secrétariat a indiqué que plusieurs États et organisations n'avaient pas encore désigné de points focaux et que la liste actuelle comprenait des personnes qui ne sont plus en service dans l'État ou l'Organisation. Les États ont donc été encouragés à revoir et à mettre à jour les nominations afin d'assurer une représentation précise et active.

Sommet ANS de la région AFI

3.7 La réunion a été informée de l'état de la préparation du sommet ANS de la région AFI, comme demandé par APIRG. Il a été rappelé qu'au cours d'APIRG/27, certains défis pendant ont été soulevés par le Secrétariat depuis le démarrage de la préparation du Sommet ANS en janvier 2024. Parmi les défis rencontrés figuraient les contraintes de temps, la faible participation des États, la nécessité de s'aligner sur les dispositions du manuel de procédure de l'AASPG, la nécessité d'intégrer les résultats de l'analyse des lacunes en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique, la nécessité de clarifier les rôles des parties intéressées ainsi que les objectifs du Sommet. Il a été rappelé que APIRG/27 a chargé l'OACI et l'IATA de coordonner les actions visant à relever les défis identifiés avant la tenue du Sommet ANS en 2025.

3.8 La réunion a été informée des initiatives coordonnées entre l'OACI et l'IATA, conformément à APIRG/27. Les initiatives ont consisté à réviser les termes de référence du Sommet ANS conformément au manuel de procédures de l'AASPG et à tirer parti du document du plan directeur de la gestion du trafic aérien, des résultats de l'analyse des lacunes en matière d'infrastructures de l'aviation en Afrique et de la première réunion du WORK@Lab.

3.9 La réunion a noté la proposition initiale d'un cadre actualisé du Sommet ANS et d'une feuille de route. Le cadre du Sommet ANS comprend une liste minimale de projets proposés dans les domaines AOP, ATM, PAN-OPS et SAR en fonction des objectifs identifiés et des lacunes dans ces domaines. La feuille de route proposée comprend des activités à mener jusqu'en 2027, compte tenu de la complexité et de l'importance du programme.

3.10 La réunion a félicité l'IATA, les parties prenantes qui ont soutenu la préparation à ce jour et l'OACI pour le travail accompli et a davantage changé sur l'ampleur et l'impact du programme sur les services de navigation aérienne dans la région AFI. Il a été reconnu que, bien que la liste des projets proposés ainsi que la feuille de route étaient suffisamment complètes, les participants avaient besoin de plus de temps pour les examiner et faire des propositions supplémentaires, le cas échéant, dans un délai de deux semaines. La Réunion s'est donc déclarée favorable à la soumission du cadre au Comité d'examen des programmes et de coordination (PRCC) après consolidation des contributions supplémentaires et coordination avec le Sous-Groupe IIM. Le mandat révisé proposé, qui comprend le cadre et la feuille de route du Sommet ANS, est présenté **Appendices 7 et 8** du présent rapport.

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

État d'avancement des projets ATM/SAR

3.11 La réunion a été informée sur l'état d'avancement des équipes de projet en ATM/SAR. Il a été noté qu'il existe actuellement huit équipes de projet dans le domaine ATM/SAR, dont sept (7) projets en cours et un (1) projet nouvellement établi.

3.12 La réunion a noté que les projets ATM en cours comprenaient le Plan directeur ATM AFI (AAMP), le Projet de plan de mesure d'exception AFI (AFI ATM CP), le Project d'Espace Aérien à libre choix de route (FRA), le Project de Vol et Flux-Information pour un Environnement Collaboratif (FF-ICE), le Projet « Coopération civile militaire/utilisation souple de l'espace aérien » (CMC/FUA), l'équipe d'experts techniques en recherche et sauvetage (SAR TET), le Projet AFI sur le concept d'espace aérien PBN et les trajectoires de route et d'espace aérien optimisés (PBN-AORTA) et le projet de gestion des flux de trafic aérien (ATFM) dont la mise en place est en attente de désignation des points focaux restants pour former l'équipe de gestion du projet (PMT).

3.13 L'état de performance des équipes de projet indiquait que presque tous les projets ATM/SAR faisaient des progrès significatifs vers l'atteinte de leurs livrables. Il a toutefois été noté qu'il persistait des défis qui entravent une mise en œuvre efficace, tels que le faible engagement de certains membres des équipes de projet, le manque d'appui effectif des États aux équipes de projet, les difficultés liées aux réunions virtuelles pour les membres des équipes de projet et l'accès limité aux fonds pour mener à bien les activités.

3.14 En outre, la réunion a noté que les projets intégrant une approche collaborative globale obtenaient de meilleurs résultats. Par conséquent, elle a appelé à une plus grande collaboration de la part des principales parties intéressées afin d'améliorer les performances des équipes de projet. L'état d'avancement général des équipes de projet ATM/SAR est présenté à l'**Appendice 9** du présent rapport.

Activités de l'Équipe de gestion de projet d'Espace Aérien à libre choix de route (FRA PMT)

3.15 La réunion a noté que la mise en œuvre de l'espace aérien à libre choix de route (FRA) progressait régulièrement dans la région AFI, plusieurs États et FIR, dont le Ghana, le Nigeria, l'Ouganda, l'ASECNA et Maurice, étant pleinement engagés dans la mise en œuvre.

3.16 Ayant noté que le FRA permet aux aéronefs de planifier et d'opérer sur des trajectoires plus efficaces et définies par l'utilisateur entre les points d'entrée et de sortie désignés, plutôt que d'être limités par le réseau traditionnel de routes ATS fixes, ce qui permet de réduire les temps de vol, de réduire la consommation de carburant, d'émettre des émissions de CO₂ et de réaliser d'importantes économies, La Réunion a encouragé les autres États à accélérer la mise en œuvre du FRA.

3.17 La réunion a discuté de l'impact de la mise en œuvre du FRA transfrontalier sur les opérations dans la zone de cheminement aléatoire de l'océan Atlantique (AORRA). Il a été reconnu que les exigences relatives aux opérations dans les zones FRA et AORRA peuvent ne pas être similaires en ce qui concerne les spécifications de navigation et les objectifs opérationnels de l'utilisateur. Toutefois, les participants à la réunion sont convenus que les ANSP responsables des espaces aériens adjacents à AORRA devraient coordonner leurs activités afin d'aligner et de faire coïncider les points d'entrée et de sortie de l'espace aérien FRA avec les points d'entrée et de sortie existants de l'espace AORRA.

3.18 La réunion a été informée des essais de routes préférées par l'utilisateur (UPR) qui étaient menés dans la région AFI avec la participation volontaire de cinq compagnies aériennes africaines (Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Rwandair, Royal Air Maroc et EgyptAir). La réunion a noté qu'Ethiopian Airlines, EgyptAir et Royal Air Maroc ont achevé des cycles d'essai complets de 90 jours avec le soutien sûr et efficace des ANSP concernés. Il a également été noté que les essais ont confirmé la faisabilité opérationnelle d'un cheminement direct entre paires de villes au-delà du réseau de routes ATS conventionnel, établissant ainsi une base solide pour la transition vers des opérations UPR régulières à travers plusieurs FIR. Menés entre novembre 2023 et mai 2025, les essais ont porté sur plus de 2 000 vols dans six paires de villes.

3.19 La réunion a été informée que, sur la base des résultats des cycles de 90 jours, les projections annuelles faisaient état d'économies potentielles de 883 000 kg de carburant, de 2 597 000 kg d'émissions de CO₂ et de près de 870 000 USD de coûts d'exploitation. Les paires de villes telles qu'Addis-Abeba-Abidjan et Casablanca-Banjul ont affiché de bonnes performances. Pour s'appuyer sur ces succès, le rapport annuel FRA/UPR a vivement recommandé la tenue d'une réunion régionale en présentiel sur coordination du FRA en septembre 2025 afin de soutenir les plans régionaux de mise en œuvre pour la région WACAF. Cette réunion serait cruciale pour renforcer les équipes techniques, aligner les stratégies inter-FIR et intégrer les FIR FRA locales publiées, dans un espace aérien continu FRA de la zone WACAF qui soutiendra les flux de trafic clés Est-Ouest et Nord-Sud, améliorant ainsi l'efficacité, la connectivité et la durabilité de l'espace aérien régional.

3.20 La réunion a pris note des difficultés internes rencontrées par l'équipe de gestion de projet FRA, notamment la nécessité de nommer de nouveaux membres et de désigner un nouveau coordonnateur adjoint pour l'équipe de projet. La réunion a demandé à l'équipe de coordination du FRA de coordonner en interne la désignation d'un coordonnateur adjoint parmi ses membres et de la tenir informée par l'intermédiaire du Secrétariat. La réunion a également pris note des activités prévues de l'équipe de gestion du projet FRA et a soutenu son intégration dans le programme de travail 2025/2026 de AAO/SG.

Activités de l'Équipe de projet AAMP

3.21 La réunion a été mise à jour sur les progrès réalisés par l'équipe de projet AAMP sur la révision du document du plan directeur ATM AFI. Il a été noté que ledit document était encore en cours d'examen avec la contribution d'experts AIS, CNS et MET. Toutefois, le document n'a pas atteint le niveau de maturité nécessaire pour être soumis à l'examen AAO/SG.

3.22 La réunion salue les efforts déployés par l'équipe de gestion de l'AAMP et demande qu'une mise à jour supplémentaire soit fournie à sa prochaine réunion.

Activités de l'Equipe de projet du Plan de mesure d'exception de la région AFI (ATM CP PMT)

3.23 La réunion a noté que l'équipe de projet de plan de mesure d'exception ATM AFI (ATM CP PMT) a appuyé la gestion de plusieurs événements de contingence survenus dans la région AFI depuis AAO/SG7, notamment dans la FIR Khartoum (au-dessus du Soudan du Sud), dans la FIR Mogadiscio, dans l'UTA de Lomé et FIR Kinshasa (TMA de Goma). La réunion a noté que depuis AAO/SG7, la région AFI a connu cinq (05) événements de contingence ATM, dont trois nouveaux survenus en République Démocratique du Congo, au Mali et au Togo et deux en cours au Niger et au Soudan du Sud avec un impact significatif sur le trafic aérien.

3.24 La réunion a été informée que, conformément au volume I de l'eANP AFI, l'OACI a coordonné les événements de contingence ATS dans l'espace aérien concerné, notamment par l'établissement d'une nouvelle route d'urgence dans la FIR Khartoum au-dessus du Soudan du Sud au-dessus du niveau de vol 245 afin d'accorder les exploitants opérateurs soumis à des restrictions de vol dans l'espace aérien de la République Démocratique du Congo.

3.25 La réunion a été informée des activités relatives aux contingences qui ont eu lieu dans les régions adjacentes à la région AFI et qui nécessitaient une coordination des plans de mesures d'exception régionaux. Il est intéressant de noter les événements de contingences qui ont eu lieu dans la région MID et qui ont eu un impact négatif sur la partie nord-est de la région AFI.

3.26 La réunion a noté que la finalisation de la révision du plan de mesure d'exception ATM AFI a connu une longue pause en raison de l'harmonisation mondiale en cours du cadre des arrangements de résilience de l'espace aérien appelée par la 14^{ème} Conférence de navigation aérienne. Il a été noté que la révision du plan de mesure d'exception ATM AFI procédera en sa transformation en un cadre régional d'arrangement de mesures d'exception ATM (RACF) afin de s'aligner sur les dispositions de l'annexe 11 de l'OACI - Services de la circulation aérienne. Il a également été noté que le nouveau RACF AFI nécessiterait l'adaptation de tous les plans de mesure d'exception nationaux existants en matière de gestion du trafic aérien. Par conséquent, l'équipe de projet ATM CP prévoit d'élaborer un nouveau modèle de plan de mesure d'exception ATM national à valider d'ici la fin de 2025 par le biais d'un atelier régional.

3.27 La réunion a soutenu les changements à venir dans le cadre régional et national de planification et de gestion des mesures d'exception et a appelé les parties intéressées, à savoir les États et les ANSP, à soutenir la mise en œuvre effective du nouveau cadre une fois qu'il sera finalisé.

Activités de l'équipe de projet Vol et Flux-Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE)

3.28 La réunion a été informée des activités de l'équipe de gestion de projet FF-ICE depuis AAO/SG7. Il a été noté que l'équipe de projet a mené plusieurs activités avec des réalisations clés, notamment la tenue d'un webinaire régional en mars 2025 sous le thème « **Démystifier le FF-ICE** » qui visait à sensibiliser et à favoriser la compréhension du concept. La réunion a été informée de l'élaboration du projet de termes de référence et du descriptif du projet SWIM, qui ont été soumis pour examen à AAO/SG8.

3.29 L'Equipe de projet FF-ICE a souligné certains défis dans l'avancement des travaux, notamment la disponibilité limitée des membres de l'équipe de projet et les retards dans la publication du volume II du document 9965 de l'OACI. L'Equipe de projet a également donné un bref aperçu des activités prévues jusqu'à AAO/SG9.

3.30 La réunion a pris note et félicité l'Equipe de projet FF-ICE pour le travail accompli et pour le plan d'activités bien structuré. Notant les défis soulevés par l'Equipe de projet, en particulier ceux liés au retard dans la publication du Doc 9965 Volume II, la réunion a chargé le Secrétariat de porter ce défi à l'attention du siège de l'OACI pour prise en compte.

3.31 À l'appui des activités du projet régional, CANSO a informé la réunion des initiatives visant à renforcer les capacités pour démystifier le concept FF-ICE par le biais d'un atelier de sensibilisation prévu en fin d'année.

3.32 La réunion a également pris note des activités prévues dans le cadre de l'équipe de gestion de projet FF-ICE et a soutenu son intégration dans le programme de travail 2025/2026 de AAO/SG.

Activités de coopération civile militaire

3.33 La réunion a été informée des activités et des réalisations depuis AAO/SG7 ainsi que des défis et des perspectives de l'équipe de projet AFI de coopération civile militaire dans la gestion du trafic aérien (AFI CMC PMT).

3.34 La réunion a noté que l'équipe de gestion de projet AFI sur la coopération civile militaire dans la gestion du trafic aérien avait lancé une enquête dans les États de la région AFI sur l'état de la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI relatifs à la coopération civile-militaire dans la gestion du trafic aérien. Il a été noté que le taux de réponse des Etats à l'enquête affichait un assez bon résultat d'environ 52 % à ce jour. Cependant, l'équipe de gestion de projet CMC s'est dit préoccupée par les défis persistants qui entraînaient leur progression. Il s'agit notamment du faible niveau d'engagement et de disponibilité des membres de l'équipe, du décalage horaire considérable entre les régions orientales et occidentales de l'Afrique qui empêche la planification et la tenue efficaces des réunions en ligne et de la nécessité de tenir des réunions physiques périodiques de l'équipe pour assurer une coordination et une validation efficaces des livrables attendus.

3.35 L'équipe projet CMC a fourni des détails sur les activités prévues jusqu'à AAO/SG9, y compris l'examen des résultats de l'enquête, la conception du profil CMC de l'État et l'élaboration de documents génériques de la CMC pour aider les États à établir un cadre solide de coopération civile militaire.

3.36 La réunion a pris note et apprécié le travail accompli par la CMC PMT. La réunion a appelé les États à continuer d'appuyer les activités des membres de l'équipe projet CMC en répondant efficacement à l'enquête sur la CMC et en facilitant la participation et l'engagement des points focaux CMC.

3.37 La réunion a également pris note des activités prévues de l'équipe projet CMC et a soutenu son intégration dans le programme de travail 2025/2026 de AAO/SG.

Activités sur le Concept d'espace aérien PBN et trajectoires et espace aérien AFI optimisées (PBN-AORTA)

3.38 La réunion a été informée des activités menées par la PBN AORTA PMT depuis AAO/SG7 ainsi que des réalisations. Il a été noté que la PBN AORTA PMT, en coordination avec le Secrétariat, avait élaboré le questionnaire sur l'optimisation de l'espace aérien AFI et mené une enquête régionale sur l'état de l'organisation et de la gestion de l'espace aérien. La réunion a noté la lenteur des progrès en ce qui concerne les retours d'information des États, malgré plusieurs rappels.

3.39 La réunion a également noté que l'équipe de projet avait achevé la révision de son mandat, conformément à la demande d'APIRG/27, afin de l'aligner sur l'édition actuelle du GANP et le Plan de navigation aérienne AFI. La version finale du mandat de la PBN AORTA PMT, qui figure à l'**appendice 10** du présent rapport, a été soumise à la réunion pour prise en compte.

3.40 La réunion s'est déclarée satisfaite du travail accompli par l'équipe de projet malgré les difficultés persistantes. La réunion a par la suite approuvé le projet de décision ci-après à l'appui de la révision du mandat de l'Équipe de projet:

Décision 8/01: Révision du mandat de la PBN AORTA PMT					
Pourquoi:	<i>Que, afin d'améliorer le travail de l'équipe de gestion du projet PBN AORTA et s'aligner sur l'évolution du GANP et de l'eANP AFI</i>				
Quoi:	<i>Le mandat révisé de l'équipe de gestion du projet PBN AORTA est approuvé.</i>				
Qui:	<i>AASPG</i>				
Quand:	<i>7 novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
	Oui <input type="checkbox"/>	Métrique	Métrique 1: S/O	Moyens de collecte des	S/O
	Non <input checked="" type="checkbox"/>				

			données	
--	--	--	---------	--

Activités de l'équipe de projet sur la Gestion des flux de trafic aérien

3.41 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en place de l'équipe de projet sur la gestion de flux de trafic aérien AFI (AFI ATFM PMT). Il a été noté que le projet ATFM AFI doit être constitué à partir de la nomination de membres par les États et les organisations. La réunion de lancement du projet est prévue au 4^{ème} trimestre de l'année 2025. La réunion s'est dite préoccupée par la lenteur des progrès accomplis dans la désignation des points focaux par les membres principaux établis par APIRG/27 et a exhorté les États et les organisations concernés à accélérer le processus.

Activités de l'équipe d'experts technique du SAR (SAR TET)

3.42 La réunion a été briefée sur les activités menées par l'Équipe d'experts techniques de recherche et de sauvetage depuis AAO/SG7. Il a été noté que les activités du SAR TET comprenaient la validation du document du projet SAR du plan AFI en juillet 2024 ; l'examen et la mise à jour du questionnaire d'analyse des écarts en décembre 2024 ; la rédaction des documents génériques du SAR en décembre 2024 ; la réalisation d'une analyse des lacunes et l'examen des réponses afin d'identifier le niveau de conformité et les défaillances des États de la région en janvier 2025 ; l'élaboration de matériel technique pour soutenir les États dans la mise en œuvre du SAR en mars 2025 et la tenue d'ateliers de validation de la documentation du SAR en anglais et en français en avril 2025.

3.43 La réunion a été informée que la SAR TET avait apporté une contribution importante à l'élaboration du descriptif de projet du Plan AFI sur la recherche et le sauvetage, qui avait ensuite été soumis par le Secrétariat au Comité directeur du Plan AFI pour examen, en tant que document visant à favoriser la mobilisation de ressources financières pour le déploiement d'un appui aux États dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI relatifs au SAR. De plus, la SAR TET a révisé le questionnaire SAR AFI et a soutenu la réalisation de l'enquête SAR AFI 2025 de janvier à mars 2025. L'enquête a recueilli un taux de réponses record de 86 % de la part des États (41 sur 48). Les réponses des États permettront d'identifier les domaines à améliorer et les besoins d'assistance.

3.44 La SAR TET a élaboré deux séries de documents génériques SAR en anglais et en français pour soutenir l'établissement efficace du SAR national et pour améliorer et favoriser l'harmonisation des opérations transfrontalières de SAR dans la région. Les documents génériques ont ensuite été validés lors de deux ateliers régionaux organisés à Dakar, au Sénégal, en anglais et en français, au cours desquels respectivement 27 et 28 documents génériques SAR ont été examinés et validés par des experts SAR des États, des autorités de l'aviation civile et de l'industrie SAR, y compris les centres de coordination de sauvetage et les sous-centres de sauvetage. La liste des documents génériques du SAR est présentée à l'**Appendice 11** du présent rapport. Les documents génériques du SAR ont été soumis à la réunion pour examen suivi de l'approbation par l'AASPG.

3.45 Après avoir examiné les documents génériques de SAR, la réunion s'est félicitée du travail accompli par la SAR TET et a approuvé le projet de décision ci-après:

Décision 8/02: Documentation générique du SAR AFI					
Pourquoi:	<i>Que, afin d'Aider les États de la région AFI à mettre en place un service de recherche et de sauvetage efficace et à assurer le bon déroulement des opérations SAR transfrontalières</i>				
Quoi:	<i>a) La documentation générique du SAR AFI en anglais et en français est approuvée. b) Le Secrétariat veille à la diffusion en temps opportun de la documentation générique et soutienne les États dans leur domestication d'ici le 31 octobre 2027.</i>				
Qui:	<i>a) AASPG b) OACI</i>				
Quand:	<i>a) 7 Novembre 2025 b) 31 Octobre 2027</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	Métrique 1: États disposant de documents SAR domestiqués basés sur des documents génériques partagés	Moyens de collecte des données	Rapport annuel SAR TET Rapport du secrétariat à AAO SG

Plan de recherche et de sauvetage AFI

3.46 La réunion a été informée des travaux de révision du Plan de recherche et de sauvetage AFI (Plan SAR AFI) par la SAR TET et le Secrétariat. La révision a été effectuée conformément au cycle de révision de trois ans, approuvé par APIRG dans la première édition de 2021. La révision visait à aligner le contenu du Plan sur l'évolution du GANP ainsi que sur le plan de navigation aérienne de la région AFI.

3.47 La réunion a également été informée des innovations apportées à la version mise à jour, qui comprend un nouveau cadre de performance SAR détaillant les principaux domaines de performance et les objectifs de performance SAR associés, les indicateurs clés de performance et les cibles de performance pour le cycle 2025-2028. De plus, une version française du Plan a également été élaborée. Les versions anglaise et française de cette édition du Plan de recherche et de sauvetage de la région AFI, qui sont présentées respectivement à l'**Appendice 12** et à l'**Appendice 13** du présent rapport, ont été validées lors des ateliers régionaux de recherche et de sauvetage sur la validation de la documentation générique qui se sont tenus en avril 2025 à Dakar, au Sénégal.

3.48 La réunion a pris note et apprécié le travail accompli dans le cadre de la révision et de la modernisation du Plan de recherche et de sauvetage de la région AFI, y compris l'élaboration de la version française. Le projet de décision ci-après a été formulé à cet effet:

Décision 8/03: Mise à jour du plan de recherche et de sauvetage AFI					
Pourquoi:	<i>Que, afin d'améliorer et harmoniser la mise en œuvre de la recherche et du sauvetage dans la région AFI</i>				
Quoi:	<i>La version anglaise amendée et la nouvelle version française du Plan de recherche et de sauvetage de la région AFI pour le cycle 2025-2028 sont approuvées.</i>				
Qui:	<i>AASPG</i>				
Quand:	<i>7 Novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métrique	Métrique 1: S/O	Moyens de collecte des données	S/O

Initiative sur les Tours à distance (ATS numériques)

3.49 Les participants ont été informés de l'état actuel des travaux d'élaboration de normes et pratiques recommandées sur la fourniture de services de la circulation aérienne numériques (DATS). La réunion, prenant note des résultats d'APIRG/27 sur le sujet, a chargé le Secrétariat de coordonner la mise en œuvre de la conclusion 27/19 d'APIRG/27 sur les exigences relatives aux normes d'exploitation des ATS numériques. Parmi les actions à mener figurait la nécessité d'organiser au moins un atelier de sensibilisation sur l'état des dispositions de l'OACI relatives aux opérations DATS d'ici le 31 octobre 2025.

3.50 La réunion a également examiné l'importance de la participation régionale aux groupes de travail et aux panels de l'OACI et a exhorté les États à envisager de participer au panel et aux travaux sur les ATS numériques.

Réduction de la séparation horizontale dans les FIR de la région AFI

3.51 La réunion a rappelé les discussions de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) qui s'est tenue en 2024 à Montréal, au Canada, concernant les défis posés par les pratiques actuelles des services de la circulation aérienne dans les régions de l'OACI. Les débats de la Conférence ont montré que, si, dans de nombreuses régions du monde, la doctrine actuelle consiste à appliquer des minimums d'espacement de façon transparente ou uniforme, il subsiste encore des portions d'espace aérien qui nécessiteraient un réexamen et une amélioration des espacements actuellement utilisés. L'AN-Conf/14 a donc émis la recommandation 3.1/1 (Projet 30/10) appelant les États à collaborer à la mise en œuvre de séparations longitudinales de 55,5 km (30 NM) ou moins dans l'espace aérien océanique et éloigné, et de 19 km (10 NM) ou moins ailleurs ; et demander à l'OACI d'élaborer des plans d'action régionaux pour la mise en œuvre du Projet 30/10 et de suivre et d'appuyer la collaboration interrégionale en vue d'une mise en œuvre harmonisée du Projet 30/10.

3.52 La réunion a été informée qu'en réponse à la recommandation 3.1/1 de l'AN-Conf/14, les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont entamé des discussions sur l'adaptation du projet 30/10 dans la région AFI par la mise en place d'une équipe de projet chargée de mener des études approfondies sur la faisabilité et d'élaborer ensuite un plan d'action pour sa mise en œuvre. Le mandat proposé de l'équipe de projet AFI 30/10 et le document projet connexes figurent aux **Appendices 14 et 15** du présent rapport.

3.53 La réunion, tout en notant les avantages opérationnels, économiques et environnementaux potentiels attendus de la réduction de la séparation horizontale dans les FIR, a jugé que la proposition méritait d'être considérée. La réunion a formulé le projet de conclusion ci-après à l'appui de la proposition:

<i>Conclusion 8/04: Mise en place de l'équipe de gestion du projet AFI 30/10</i>					
Pourquoi:	<i>Que, afin d'améliorer et optimiser la gestion du trafic aérien dans les espaces aériens continentaux et océaniques de la région AFI et assurer la mise en œuvre rapide et efficace d'un espacement longitudinal réduit</i>				
Quoi:	<i>a) L'équipe de gestion du projet AFI 30/10 est mise en place, et son mandat ainsi que le document projet associés sont approuvés.</i> <i>b) Le Secrétariat et les États coordonnent la sélection des membres qualifiés du projet d'ici le 31 mars 2026.</i>				
Qui:	<i>a) AASPG</i> <i>b) OACI & États</i>				
Quand:	<i>a) 7 novembre 2025</i> <i>b) 31 mars 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	Métrique 1: Les Membres du AFI 30/10 PMT sélectionnés Métrique 2: Création du AFI 30/10 PMT	Moyens de collecte des données	Rapport du AAO/SG9

Développement dans la zone de l'Atlantique Sud

3.54 La réunion a été informée des derniers développements dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT), notant les réalisations, les activités en cours et les questions à porter à l'attention de l'AASPG.

3.55 Il a été rappelé que le groupe SAT, qui vise à améliorer les services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud (SAT), est un groupe technique dont les membres comprennent les

États membres de l'OACI responsables de la fourniture de services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud, les prestataires de services de navigation aérienne associés et l'Association du transport aérien international (IATA), ainsi que d'autres parties intéressées. Le groupe SAT comprend trois organes principaux, le groupe directeur SAT (SAT SG) et deux groupes de travail, à savoir le groupe SAT de gestion de la mise en œuvre (SAT IMG) et le groupe SAT de surveillance de la sécurité (SAT SOG). Plusieurs équipes de projet sont constituées sous chaque organe pour planifier et mettre en œuvre les décisions du SAT SG.

3.56 La réunion a rappelé que les sections 1.4 b) et 2.3 du Manuel SAT stipulent que le Groupe Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre (désormais AASPG) et tous les États utilisateurs devraient être tenus informés des nouveaux développements ainsi que de l'identification et de la résolution des carences de navigation aérienne dans la zone SAT. En outre, la section 7.1 du manuel de procédures de la SAT exige que le groupe directeur de la SAT (SAT SG) rende compte à l'AASPG par l'intermédiaire de son secrétaire et aux autres PIRG par l'intermédiaire des Bureaux régionaux accrédités de l'OACI.

3.57 La réunion a noté que des progrès significatifs ont été réalisés dans la zone SAT, en particulier l'optimisation de l'espace aérien dans le corridor EUR-SAM où la compensation de la technique du nombre de Mach a été mise en œuvre, ainsi que l'utilisation bidirectionnelle de la route ATS UN866 mise en œuvre en janvier 2025. Il a également été noté que la SAT SG a tenu sa deuxième réunion en décembre 2024 à Dakar, au Sénégal, au cours de laquelle certaines décisions ont été prises à la suite de discussions sur les défis identifiés dans les services de la circulation aérienne. La SAT SG/2 a principalement mis en place une équipe spéciale chargée d'élaborer des mécanismes permettant de remédier à l'inefficacité de la coordination dans la gestion des véhicules spatiaux et des plates-formes à très haute altitudes transitant par les FIR de la SAT pendant leur lancement et leur retour à la surface.

3.58 La SAT SG/2 a également noté que d'autres sous-domaines ANS tels que l'AIS, MET et SAR n'étaient pas couverts par le champ d'application du mandat de la SAT et a donc formulé une conclusion, appelant l'AASPG et d'autres PIRG à envisager d'autoriser la modification du manuel de procédures de la SAT afin d'incorporer les domaines ANS manquants ci-dessus mentionnés. Notant la nécessité d'une coordination des sous-groupes de l'AASPG sur la question, la réunion a chargé le Secrétariat de coordonner avec IIM/SG la soumission d'un projet de conclusion sur l'amendement du mandat de la SAT afin d'incorporer l'AIS, MET et le SAR.

3.59 Malgré les réalisations enregistrées dans la zone SAT, la réunion a noté que la conclusion du projet de délimitation de la zone SAT était toujours en attente des contributions de certains ANSP à qui la SAT SG avait demandé, par l'intermédiaire de l'OACI, de fournir la ligne de démarcation entre leur espace aérien domestique et leur espace aérien océanique afin de favoriser une mise en œuvre efficace et précise dans la zone SAT. Seuls l'ASECNA et la GCAA (Ghana) ont fourni les informations demandées à ce jour. La Réunion, notant que la poursuite des activités dans de nombreux projets dépendait de la délimitation de la zone SAT, a exhorté les États et les ANSP impliqués dans la SAT qui ne l'avaient pas encore fait à fournir les informations manquantes afin de permettre l'achèvement des travaux de délimitation dès que possible.

Initiatives des États et Organisations en ATM/SAR

3.60 La réunion a pris note et s'est félicitée des informations échangées par les États et l'industrie sur l'évolution de la gestion du trafic aérien et de la recherche et du sauvetage dans les différentes entités. En particulier, l'ASECNA a fait le point sur les initiatives prises pour améliorer la fourniture de services de la navigation aérienne dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité, en mettant l'accent sur la mise en œuvre des éléments ASBU identifiés et sur les défis rencontrés dans la fourniture de des services de navigation aérienne.

3.61 La réunion a encouragé les autres États et organisations à partager des informations sur leurs activités lors des réunions AAO/SG et de l'AASPG.

Mise à jour sur la fourniture de l'ATS dans les espaces aériens de l'ASECNA

3.62 La réunion a été informée de l'évolution récente de la situation en ce qui concerne la fourniture de services de la circulation aérienne (ATS) dans les espaces aériens de l'ASECNA. Les mises à jour ont porté sur les changements de procédures, les progrès techniques et les améliorations opérationnelles.

a. *Service de surveillance ATC:* Il a été noté que dans le domaine des services de surveillance, l'ASECNA a déployé l'ADS-B Satellite pour la surveillance de l'ensemble de ses espaces aériens continentaux et océaniques. L'ASECNA a également souligné la maturité du programme de surveillance ADS-B et la préparation des opérateurs aériens à se conformer au mandat d'emport de l'ADS-B, sur la base d'une évaluation de l'état de préparation de la flotte menée dans ses espaces aériens qui a révélé que le taux d'équipement des avions dépasse actuellement 90 %, avec des pics de 99 % dans la région d'information de vol de Dakar partie Océanique.

b. *Traitement de l'impact des interférences radiofréquences du GNSS (GNSS RFI) sur l'ADS-B:* En ce qui concerne les risques présentés par les interférences radiofréquences du GNSS qui sont une préoccupation mondiale, l'ASECNA travaille sur une solution durable pour prévenir l'impact des interférences radiofréquences du GNSS sur les opérations ADS-B. L'ANSP a commandé deux outils, à savoir la validation indépendante de la position (IPV) et la vérification indépendante de la position (IPC), comme outils d'atténuation pour améliorer la robustesse des services ADS-B. Ces fonctionnalités, qui répondent aux exigences de sécurité applicables, permettent la vérification indépendante des positions de l'avion en cas de pannes avioniques, d'attaques par usurpation d'identité ou de brouillage intentionnel du GNSS.

c. *Organisation de l'espace aérien :* À la suite de la mise en œuvre complet du service radar dans les TMA et les CTR de l'ASECNA, il a été noté que l'intégration du trafic VFR dans l'espace aérien de classe D était un défi. Par conséquent, l'ASECNA a opté pour le passage de tous les TMA et CTR de la classe D à la classe C dans laquelle les trafics IFR et VFR sont séparés.

d. *Mise en œuvre du FRA:* La réunion a pris note du fait que l'ASECNA a mis en œuvre et publié des opérations de cheminement direct dans toutes ses UTA depuis janvier 2024. L'Agence

prévoyait mener une enquête structurée sur la satisfaction des utilisateurs afin d'évaluer l'impact opérationnel et de recueillir les commentaires des usagers de l'espace aérien dans le but d'évaluer les avantages perçus en termes d'efficacité des vols, d'économie de carburant et de flexibilité de trajectoire.

e. *Amélioration la coordination des organismes ATS:* À la suite de certaines insuffisances persistantes constatées dans la coordination tactique entre les organismes ATS dans un passé récent, l'ASECNA a informé la réunion de son programme far relatif à la mise en place et à la mise en service d'installations automatisées de coordination, à savoir la communication de données entre installations ATS (AIDC) qui a été mis en œuvre entre Dakar/Abidjan, Dakar/Atlantico, Abidjan/Accra, Brazzaville/Douala, Brazzaville/Libreville, Lomé/Accra et Ouagadougou/Abidjan. Des travaux sont en cours pour renforcer les liaisons entre les organismes ATS, y compris dans les autres FIR adjacentes aux FIR ASECNA.

Coordination du plan de mesure d'exception ATM dans l'UTA de Lomé

3.63 L'ASECNA a fait le point sur l'initiative prise en matière de résilience de la gestion du trafic aérien dans ses espaces aériens. La réunion a été informée que l'ASECNA a élaboré et publié des plans de mesures d'exception pour la gestion du trafic aérien dans toutes ses FIR et toutes ses UTA sur la base de la 3e édition du cadre du plan d'urgence pour la gestion du trafic aérien de l'AFI.

a. La réunion a pris note de ce qu'en février 2025, l'ASECNA a mené un exercice de simulation de contingence ATM de niveau 2 dans l'UTA de Lomé. L'exercice a simulé le transfert des responsabilités ATC du CCR de Lomé à l'APP de Cotonou conformément aux termes de référence existants du protocole d'accord signé entre les deux organismes ATS en octobre 2024.

b. L'exercice de simulation a donné des résultats satisfaisants. Toutefois, il a été noté que l'exercice a soulevé certains défis liés au nombre limité de niveaux de vol attribuables dans le cas d'un événement de contingence ATM de niveau 2. Il a également été noté que l'exercice n'impliquait pas les organismes ATS des espaces aériens adjacents, tels que le CCR d'Accra, le CCR de Niamey ainsi que les CCR de Kano et de Lagos.

c. L'ASECNA a informé la réunion de son plan pour la conduite des exercices de contingence ATM à plus grande échelle qui seraient prévus d'ici la fin de 2025 et en 2026 impliquant des FIR telles que Brazzaville, Dakar, N'Djamena, Niamey et Antananarivo.

Mise en œuvre des ASBU dans les espaces aériens ASECNA

3.64 L'ASECNA a informé la réunion de l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU dans ses États membres, conformément à la sixième édition du GANP et au volume III du plan de navigation aérienne AFI. L'ASECNA a informé la réunion que les éléments ASBU à mettre en œuvre par l'ASECNA sont déterminés et classés par ordre de priorité dans les domaines suivants : sécurité et efficacité de la navigation aérienne ; et sont planifiés dans son plan de service et d'équipement de manière à atteindre les objectifs stratégiques de l'Agence. La réunion a noté que tous les éléments du B0-ATPA avaient été mis en œuvre au-dessus de 90 %, à l'exception du APTA-B0/4 (CDO de base) et du APTA-

B0/5 (CCO de base) qui étaient à 40 % de mise en œuvre. Tous les éléments des modules B0-FRTO et B0-SNET ont été entièrement mis en œuvre. Cependant, les éléments B0-NOPS étaient inférieurs à 35 %. Les éléments des modules B1-CSEP et B1-DATS étaient encore à l'étape de la planification.

Problèmes de connexion CPDLC dans la FIR de Dakar, secteur d'Abidjan

3.65 L'ASECNA a également présenté les défis rencontrés dans la FIR de Dakar en matière connection CPDLC, en particulier dans le secteur d'Abidjan où certains utilisateurs de l'espace aérien ne sont toujours pas bien informés sur les limites du secteur et le bon code de connexion (DIII). Notant que cette question était en discussion dans d'autres forums et groupes régionaux, la Réunion a chargé l'ASECNA, avec l'appui du Bureau régional WACAF, de veiller à ce que la carte publiée dans l'AIP ASECNA, délimitant la limite du secteur d'Abidjan, soit harmonisée avec celle produite par les entreprises de données aéronautiques telles que Jeppesen.

3.66 La réunion a salué toutes les réalisations dans les espaces aériens de l'ASECNA et a appelé à une plus grande collaboration régionale entre les ANSP, en particulier dans le partage d'expertise sur le déploiement de projets clés tels que l'AIDC, ainsi que le partage des données de surveillance. La réunion a également appelé d'autres États et les ANSP à mener des initiatives similaires pour assurer des opérations harmonisées et sans coutures dans la région AFI.

REALISATIONS DANS LE DOMAINE DE L'EXPLOITATION DES AERODROMES

Certification des aérodromes

3.67 La réunion a été informée de l'état d'avancement de la certification des aérodromes dans la région AFI. Au 30 juin 2025, le taux moyen de certification des aérodromes dans la région AFI s'élève à 44,8 % (33,8 % pour la région WACAF et 53,8 % pour la région ESAF), ce qui reste en deçà de l'objectif de 48 % fixé pour juin 2025 lors de la réunion AAO/SG7. Il a été rappelé à la réunion la stratégie adoptée lors de cette même réunion, qui consiste à viser la certification de cinq aéroports internationaux par an. Cette approche vise à atteindre une certification à 100 % dans toute la région AFI d'ici 2035, avec un objectif intermédiaire de 70 % d'ici 2030, tel que convenu lors de la réunion.

3.68 La réunion a reconnu que, malgré les efforts déployés et la stratégie adoptée, les progrès demeurent lents en raison de plusieurs défis persistants, notamment des infrastructures non conformes et inadéquates, une expertise technique limitée et une capacité insuffisante de supervision, une instabilité organisationnelle au sein des aéroports et des autorités de l'aviation civile, des contraintes budgétaires ainsi qu'une forte influence politique.

3.69 La réunion a donc demandé aux États qui ne l'ont pas encore fait de soumettre des plans d'actions correctives (CAPs) pour tous les aérodromes restants et de s'engager à les mettre pleinement en œuvre. En outre, les États ont été encouragés à mettre à jour leur liste d'aérodromes internationaux dans le Plan de navigation aérienne (ANP).

Activités de l'équipe projet Certification des Aérodromes

3.70 L'équipe du projet sur la certification des aérodromes a présenté l'état d'avancement des actions visant à augmenter le taux de certification des aérodromes dans la région AFI, telles qu'adoptées lors de la réunion AAO/SG7.

3.71 La réunion a été informée que le groupe de projet avait examiné le document existant sur le projet de certification des aérodromes dans la région AFI, utilisé pour appuyer les États et les aéroports, et avait proposé une version révisée. Cette nouvelle version introduit une plus grande flexibilité, des méthodologies adaptées à la région, ainsi que des mécanismes de soutien stratégique tenant compte des enseignements tirés des activités d'assistance antérieures et des défis opérationnels actuels dans la région AFI. Le document révisé du projet de certification des aérodromes est joint au présent rapport en annexe 16. La réunion a donc convenu, après consultation supplémentaire avec le Secrétariat, que le document de projet serait examiné lors des réunions trimestrielles du projet AAO/SG, puis soumis à la prochaine réunion AAO/SG pour examen.

3.72 La réunion a également examiné la description du projet de certification des aérodromes, jointe au présent rapport en annexe 17. Elle a en outre pris note des mises à jour concernant la liste de vérification élaborée par un groupe de travail dédié, visant à évaluer le niveau de mise en œuvre des dispositions du PANS-Aérodromes et des plans d'urgence des aérodromes. Il a été convenu que cette liste de vérification serait diffusée aux États, et que le groupe de projet présenterait les résultats de l'enquête lors de la prochaine réunion.

État de mise en œuvre des principales exigences opérationnelles des aérodromes

3.73 Il a été rappelé à la réunion les principales exigences opérationnelles dont la mise en œuvre harmonisée à l'échelle mondiale est reconnue. Parmi celles-ci figurent la mise en place d'équipes locales de sécurité de piste (RST), la déclaration de l'état de surface des pistes selon le format de compte rendu mondial sur l'état de surface des pistes (GRF), ainsi que la déclaration de la résistance des chaussées selon la méthode ACR-PCR (Aircraft Classification Rating – Pavement Classification Rating). La réunion a reconnu que ces exigences sont essentielles pour garantir une exploitation sûre, sécurisée et efficace des aérodromes, et qu'elles doivent être mises en œuvre par l'ensemble des aérodromes.

3.74 La réunion a noté que le taux de mise en œuvre de ces exigences demeure faible, ce qui souligne la nécessité d'un engagement accru et d'un soutien renforcé. En juillet 2025, les taux de mise en œuvre dans la région AFI s'élevaient à 52,5 % pour les équipes locales de sécurité de piste (RST), 59,4 % pour le format de compte rendu mondial sur l'état de surface des pistes (GRF) — avec 46 % dans la région WACAF et 70,2 % dans la région ESAF — et seulement 23,4 % pour la méthode ACR-PCR. La réunion a également noté que quinze aéroports, situés au Bénin, au Kenya, en Afrique du Sud et en Ouganda, avaient mis en œuvre la méthode ACR-PCR à ce jour.

3.75 Le statut détaillé de la mise en œuvre de ces exigences opérationnelles pour chaque État de la région AFI est présenté en annexe 18 du présent rapport.

Prise de décision collaborative à l'aéroport (A-CDM)

3.76 Le Secrétariat a indiqué que le taux de mise en œuvre de l'élément de partage d'informations de l'A-CDM dans la région AFI s'élève actuellement à 28 %. Les États ayant déclaré avoir mis en œuvre l'A-CDM ont été identifiés. La réunion a relevé que l'absence de directives constitue l'un des principaux obstacles à la mise en œuvre de l'A-CDM. Un aperçu détaillé du niveau de mise en œuvre par État est présenté en annexe 19 du présent rapport.

Activités de l'équipe projet A-CDM

3.77 L'équipe de projet sur la prise de décision collaborative à l'aéroport (A-CDM) a présenté une mise à jour sur l'état d'avancement des actions convenues lors de la réunion AAO/SG7, visant à favoriser la mise en œuvre de l'élément de partage d'informations de l'A-CDM.

3.78 La réunion a été informée que l'équipe de projet A-CDM a finalisé le projet de guide de mise en œuvre de l'A-CDM, visant à promouvoir l'harmonisation et à réduire les doublons d'efforts au niveau régional. Afin de recueillir des retours initiaux de la part des experts régionaux, ce guide a été présenté lors de l'atelier virtuel de pré-validation sur la documentation générique relative à l'A-CDM B0/1 « Partage d'informations A-CDM », tenu du 12 au 13 juin 2025. Le projet de guide, accompagné de modèles destinés à soutenir la mise en œuvre durant les phases initiale, opérationnelle et de suivi, est présenté en annexe 20 du présent rapport.

3.79 La réunion a également pris note du projet de document de mise en œuvre de l'A-CDM, présenté en annexe 21 du présent rapport. Ce document vise à orienter les activités d'assistance pour la mise en œuvre de l'A-CDM dans la région AFI, en s'appuyant sur le Guide de mise en œuvre de l'AFI comme référence. La réunion a également examiné la description du projet de l'équipe de gestion du projet A-CDM (PMT), jointe en annexe 22 du présent rapport. Il a en outre été convenu que le document de projet A-CDM serait examiné lors de la réunion trimestrielle de l'équipe de projet AAO/SG. La réunion a examiné le guide de mise en œuvre et a convenu du projet de décision suivant:

Décision 8/05 : Approbation du guide sur la mise en œuvre de l'A-CDM dans la région AFI					
Pourquoi:	<i>Que, afin de soutenir la mise en œuvre harmonisée de l'A-CDM dans la région</i>				
Quoi:	<i>Le guide sur la mise en œuvre de l'A-CDM dans la région AFI est approuvé.</i>				
Qui:	<i>AASPG</i>				
Quand:	<i>7 novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métriques	Métrique 1: S/O	Moyens de collecte des données	S/O

Formation et qualification du personnel technique AGA (régulateurs et exploitants d'aéroports)

Activités de l'équipe de projet sur la formation et la qualification

3.80 L'équipe de projet sur la formation et la qualification a rappelé les discussions tenues lors de la septième réunion du Sous-groupe AAO (AAO/SG7), qui avait approuvé les priorités régionales en matière de formation identifiées par l'équipe. La réunion avait mandaté l'équipe pour engager des discussions avec des organismes de formation agréés en vue d'éventuels partenariats et de l'identification des coûts, et pour intégrer ces priorités ainsi que les coûts estimés dans le document de projet en vue de sa finalisation.

3.81 La réunion a pris note du projet de document mis à jour, lequel reflète les consultations menées avec les organismes de formation régionaux et présente une approche visant à répondre aux principaux défis signalés par les États. Ces défis incluent le financement insuffisant pour la formation des inspecteurs d'aérodrome, la disponibilité limitée de formations spécialisées en anglais et en français, le nombre insuffisant de centres de formation et de formateurs internes dans la région AFI, ainsi que les coûts élevés liés à la formation et aux déplacements vers les lieux offrant les cours requis. Le projet de document sur la formation et la qualification en exploitation d'aérodrome destiné au personnel technique AGA est présenté à l'Annexe 23 du présent rapport. Ce projet sera examiné lors de la réunion trimestrielle prévue de l'équipe de projet AAO/SG.

Mise en œuvre de la méthode ACR-PCR dans la région AFI

3.84 La réunion a été informée de la mise en place, dans la région WACAF, d'une équipe d'experts chargée de soutenir la mise en œuvre harmonisée de la méthodologie ACR-PCR, notamment par l'élaboration d'un guide générique destiné aux États de la région. Il a également été noté que les États de la région ESAF ont adopté un mécanisme d'appui par les pairs dans le cadre de l'initiative "Aucun État laissé pour compte".

3.85 La réunion a reconnu le contenu du guide présenté par l'équipe d'experts, composée des points focaux ACR-PCR du Cameroun, du Mali, du Sénégal et du Togo, et a convenu de son adoption au niveau régional.

3.86 Le Secrétariat a souligné que, malgré les efforts en cours, des retards dans la mise en œuvre persistent dans l'ensemble de la région. La réunion a exhorté les États à mettre en œuvre les dispositions de la méthodologie ACR-PCR et a recommandé la création d'une équipe régionale d'experts pour appuyer les États dans cette mise en œuvre. La réunion a donc convenu du projet de conclusion suivante :

<i>Conclusion 8/06: Mise en œuvre de la méthodologie ACR-PCR dans la région AFI</i>	
Pourquoi:	<i>Que, afin d'augmenter le niveau de mise en œuvre de l'ACR/PCR dans la région AFI qui est applicable depuis le 28 novembre 2024</i>
Quoi:	<i>a) Les États rendent compte de l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'ACR/PCR chaque trimestre jusqu'à la mise en œuvre complète à partir du premier trimestre 2026.</i>

	<i>b) Les États utilisent le guide de mise en œuvre de la méthode ACR-PCR si nécessaire.</i>				
Qui:	<i>AASPG</i>				
Quand:	<i>a) 30 Mars 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	Métrique 1: Pourcentage d'États ayant soumis un plan d'action Métrique 2: Pourcentage de rapports d'étape sur la mise en œuvre présentés en temps opportun	Moyens de collecte des données	Rapports au Secrétariat

Mise en œuvre des amendements 18 et 10 de l'annexe 14, volumes I et II, respectivement

3.87 La réunion a reconnu la complexité des nouvelles dispositions figurant dans les amendements 18 et 10 de l'annexe 14, volumes I et II, respectivement, en particulier les dispositions relatives aux surfaces de limitation des obstacles. Il a été souligné que tous les États de la région AFI auront besoin de conseils techniques, de formation et d'une assistance adaptée pour assurer une mise en œuvre rapide et efficace. La réunion a demandé au Secrétariat, en coordination avec les RSOO et les organisations internationales, d'organiser des ateliers de sensibilisation à l'intention des États afin d'améliorer la mise en œuvre en temps opportun des nouveaux amendements à l'annexe 14 de l'OACI, volumes I et II. La réunion a noté que les ateliers de sensibilisation devaient être organisés avant les dates d'application. La réunion a également appelé les États à élaborer des plans de mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.

Initiatives des États et des organisations en AOP

Enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisé : leçons apprises au Sénégal

3.88 Le Sénégal a partagé les leçons tirées de l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé à l'intérieur de la bande de piste. Le 9 mai 2024, un Boeing 737-300 reliant Dakar à Bamako, est sorti de piste de l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) après deux tentatives de décollage. L'avion s'est immobilisé à environ 418 mètres au-delà du seuil 19, pénétrant à la fois la surface d'approche de la piste 19 et la surface de montée au décollage de la piste 01. Bien qu'il n'y ait pas eu de morts, l'avion a subi des dommages importants. Des mesures d'atténuation recommandées dans le cadre d'une étude de sécurité, y compris l'émission de NOTAM, le marquage de l'épave et le nettoyage du site, ont été mises en œuvre.

3.89 Le Sénégal a coordonné les actions de toutes les parties prenantes, et l'aéronef a été enlevé avec succès le 26 avril 2025. Le Sénégal a fait appel aux services d'une compagnie maritime pour

l'enlèvement et a souligné la possibilité pour les États et les aéroports à collaborer avec d'autres parties prenantes non aéronautiques lorsque des équipements spécifiques à l'aviation ne sont pas disponibles. Les États ont été encouragés à partager leurs expériences en matière d'enlèvement des aéronefs en panne afin de renforcer la coopération régionale et d'identifier les meilleures pratiques en matière d'enlèvement des aéronefs.

Mise en œuvre du GRF au Nigéria

3.90 Le Nigeria a fait part de ses progrès dans la mise en œuvre du format de compte rendu mondial de surface des pistes (GRF), en commençant par l'inauguration de son équipe nationale de mise en œuvre le 29 avril 2021. Des équipes de sécurité des pistes (RST) ont été déployées dans cinq aéroports internationaux pour diriger les efforts locaux, appuyées par des formations virtuelles de l'OACI, des orientations de BAGASOO et des sessions internes organisées par la FAAN. Malgré ces initiatives, des défis tels qu'une formation incomplète et un engagement limité des parties prenantes ont incité le Nigeria à organiser des ateliers de sensibilisation et des sessions de formation supplémentaires.

3.91 En 2022, une formation en cours d'emploi a été dispensée dans les cinq aéroports afin de renforcer les compétences pratiques en matière de compte rendu de l'état de la surface des pistes. Un audit de sécurité a suivi pour évaluer l'efficacité des procédures d'exploitation de la station et les résultats de la formation, et un audit de suivi est prévu pour juin 2025. Bien qu'il se soit engagé à mettre pleinement en œuvre le GRF, le Nigeria continue de faire face à des contraintes, notamment une adhésion limitée des parties prenantes et des problèmes de financement. Néanmoins, l'État reste engagé avec les parties prenantes pour faire progresser la sécurité de l'aviation grâce à la mise en œuvre complète du GRF.

Efficacité des équipes de projet d'exploitation d'aérodrome

Composition des équipes de projet d'exploitation d'aérodrome (AOP)

3.92 La réunion a noté que la liste actuelle des membres de l'Équipe du projet AOP était obsolète, y compris les représentants de l'État à la retraite et les membres inactifs, tout en omettant certains experts en activité. Il a été recommandé que la liste soit mise à jour en conséquence. La réunion a chargé le Secrétariat de coordonner avec les États et les organisations pour réaliser cette mise à jour.

Termes de référence des équipes projet AOP

3.93 Afin d'accroître l'efficacité de l'équipe de projet de certification des aérodromes, la réunion a convenu de réviser les documents description du projet afin de refléter plus précisément les tâches et les résultats attendus, en particulier l'élaboration d'une documentation générique à l'intention des États ou des aéroports au cours du processus de certification des aérodromes.

3.94 La réunion a également pris note de la révision du document projet de l'équipe de gestion du A-CDM afin de refléter clairement les attentes et la stratégie à suivre par l'équipe projet A-CDM, en particulier pour guider le processus d'utilisation du guide générique de mise en œuvre de l'A-CDM et pour

suivre le déploiement de la mise en œuvre de l'A-CDM dans la région.

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : PLAN RÉGIONAL DE NAVIGATION AÉRIENNE

Mise à jour de l'eANP de la région AFI

4.1 La réunion a été briefée sur le processus en cours d'amendement des volumes I et II du Plan de navigation aérienne (ANP) de la région AFI. Il a été rappelé que tous les changements apportés aux volumes I et II de l'ANP devraient être effectués dans le cadre du processus de proposition d'amendements (PfA).

4.2 Il a été rappelé à la réunion que les États étaient censés fournir des informations exactes et cohérentes dans les sections pertinentes des deux volumes pour permettre le traitement du PfA. Toutefois, il a été noté que de nombreux États n'avaient pas fourni les informations escomptées ou que les informations fournies étaient incomplètes ou ne correspondaient pas au contenu de leurs publications d'information aéronautique (AIP).

4.3 La réunion a été informée que, pour faciliter l'examen rapide des limites des FIR, les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont traité les coordonnées existantes des FIR, telles qu'approuvées par le Conseil de l'OACI. Les coordonnées traitées ont été diffusées par le biais d'une lettre aux États. Il est attendu que les États les examinent et confirment ou proposent des modifications en fonction des amendements apportées à FIR qui ont été acceptées par le Conseil de l'OACI. La réunion est convaincue que les retours des États devraient être soumis d'ici le 31 septembre 2025.

4.4 La réunion a exhorté les États qui ne l'ont pas encore fait à fournir leurs informations afin de permettre la finalisation et la soumission du PfA des volumes I et II de l'ANP. La réunion a appelé le Secrétariat à veiller à la finalisation de l'amendement des volumes I et II du plan régional de navigation aérienne (eANP) et à maintenir à jour le trois volume du plan régional de navigation aérienne d'ici le 31 octobre 2025.

Rapport annuel de navigation aérienne

4.5 La réunion a été informée de l'état d'avancement de l'élaboration du rapport annuel de navigation aérienne de la région AFI. Il a été noté que la deuxième édition du rapport annuel de navigation aérienne (AANR) a été publiée le 31 décembre 2024, conformément à APIRG/27. La réunion a également noté que l'AANR a été mis à la disposition de toutes les parties prenantes en version électronique et posté sur les sites Web des Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI,. Une copie physique de l'AANR sera distribuée lors de la première réunion du Groupe Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/1) prévue en novembre 2025 à Libreville, au Gabon.

4.6 La réunion a été informée que l'équipe de rédaction était en cours d'élaboration de la

troisième édition du rapport annuel de navigation aérienne. Il a été souligné que la troisième édition se focalisera sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des blocs constitutifs de base (BBB) ainsi que sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des ASBU dans la région AFI. La troisième édition mettra également en lumière les initiatives régionales en matière d'aviation. Il a été reconnu que si les sujets proposés étaient pertinents, la collecte de données et d'informations demeurait un défi persistant.

4.7 La réunion a également été informée qu'avec le nouveau cadre régional AASPG, issu de la fusion d'APIRG et du RASG-AFI, le rapport annuel de sécurité de l'aviation et le rapport annuel de navigation aérienne seront regroupés en un seul rapport pour refléter le nouveau contexte.

4.8 La réunion a apprécié le travail accompli par l'équipe éditoriale de l'AANR et a appelé toutes les parties prenantes à soutenir la publication en temps opportun de la troisième édition du rapport.

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR: CARENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Gestion des déficiences de navigation aérienne

5.1 La réunion a rappelé que la vingt-septième réunion du Groupe AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/27), qui s'est tenue en novembre 2024 à East London, en Afrique du Sud, a soulevé des préoccupations concernant le faible niveau de notification des carences de navigation aérienne, malgré deux ateliers organisés dans la région sur l'utilisation de l'outil de la base de données AFI sur les carences de navigation aérienne (AANDD).

5.2 La réunion a pris note de l'amélioration de la communication des données dans la base de données depuis APIRG/27. La réunion a été informée que des États et des organisations internationales avaient notifié au total 20 carences dans le domaine AGA, 6 dans le domaine ATM et 2 dans le domaine SAR. Différents États et deux organisations internationales, à savoir ARMA et l'IATA, avaient contribué aux notifications.

5.3 La réunion a exhorté les États et organisations qui n'avaient pas fourni de notifications de carences à s'acquitter de ce devoir, le cas échéant.

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : ACTIVITÉS À COORDONNER AVEC LES SOUS-GROUPES IIM ET SMO DE L'AASPG

6.1 La réunion a rappelé la décision EO/01 de la réunion extraordinaire d'APIRG et du RASG-AFI tenue le 19 juillet 2024 à Libreville, au Gabon, qui a approuvé la nouvelle structure de l'AASPG avec quatre organes contributifs, à savoir PRCC, AAO/SG, IIM/SG et SMO/SG.

6.2 La réunion a noté la nécessité d'éviter le chevauchement des tâches et a identifié les points

suivants qui doivent être coordonnés avec les sous-groupes IIM et SMO à savoir la surveillance de la sécurité du RVSM, les initiatives de sécurité de pistes, la gestion des dangers fauniques, la résolution des problèmes graves de sécurité (PGS), la gestion des carences de navigation aérienne, la mise en œuvre des ASBU, les problèmes émergents de navigation aérienne pouvant constituer une menace pour l'aviation civile, l'analyse des événements ATS d'aérodrome et d'espace aérien et l'intégration des nouveaux entrants dans la gestion du trafic aérien.

Transition vers le Nord vrai.

6.3 L'Afrique du Sud a fait le point sur les activités menées par le Groupe consultatif de l'OACI sur le Nord Vrai (TRUE-AG). Les participants ont été informés que le TRUE-AG discutait des questions liées à la proposition de remplacer l'utilisation du nord magnétique par le nord vrai comme système de référence pour les opérations de navigation. La Réunion a également été informée qu'outre l'Afrique du Sud, le Nigéria et le Rwanda avaient rejoint le TRUE-AG.

6.4 Le Nigeria, tout en soulignant la nécessité de participer au TRUE-AG, a partagé les mesures qu'il prend pour s'assurer que l'État soit prêt pour la transition vers le Nord Vrai au cas où l'étude du groupe consultatif aboutirait à des SARP.

6.5 La réunion a noté que la conclusion 27/18 d'APIRG/27 sur la transition vers le Nord Vrai n'avait pas encore été mise en œuvre en raison de problèmes de coordination entre les parties prenantes et de la nécessité de mettre en place une équipe multidisciplinaire composée d'experts AAO (AOP et ATM) et IIM (AIM, CNS et MET).

6.6 La réunion a demandé au Secrétariat et à l'Afrique du Sud d'accélérer la mise en place du groupe de travail restreint chargé de rédiger les termes de référence et le document projet pour la mise en place de l'équipe de gestion du projet AFI True North et de fournir un retour d'information à la réunion AAO/SG 9.

Problèmes émergents de navigation aérienne pouvant constituer une menace pour l'aviation civile

6.7 Les cas persistants de brouillage des signaux GNSS ainsi que d'usurpation d'identité causée par des activités militaires ont été considérés comme une préoccupation émergente. La réunion a noté l'importance de la coordination avec l'armée en période de troubles civils.

6.8 La réunion a en outre été informée des problèmes croissants de coordination entre les opérations militaires et civiles sur les aérodromes et dans l'espace aérien à usage mixte. Parmi les défis, figurent la nécessité de coordonner les périodes d'utilisation, les types d'opérations, l'infrastructure partagée et les questions de cybersécurité.

6.9 Notant la nécessité de disposer d'informations adéquates sur les défis posés par les aérodromes civils/militaires à usage mixte dans la région, la réunion a constitué une équipe composée de la Mauritanie, du Nigéria, du Sénégal, de l'Ouganda et de la Tanzanie pour recueillir des données et fournir

un feedback à AAO/SG9.

6.10 La réunion a appelé le Secrétariat à coordonner les questions de coordination civilo-militaire et de cybersécurité avec IIM/SG.

Intégration de nouveaux entrants dans la gestion du trafic aérien.

6.11 La réunion a été informée des discussions de l'ANConf/14 qui ont mis en évidence les nouveaux entrants dans le système ATM. Cela inclut les opérations à très haute altitude (HAO) et la mobilité aérienne avancée (AAM).

6.12 La réunion a chargé le Secrétariat d'assurer la coordination avec IIM/SG et SMO/SG afin de faire connaître ces nouvelles opérations.

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR: DÉFIS DE MISE EN ŒUVRE DU SOUS-GROUPE

Défis de mise en œuvre dans l'exploitation et la planification des aérodromes (AOP)

7.1 La réunion a noté que le bon fonctionnement du sous-groupe AAO était actuellement entravé par plusieurs problèmes récurrents. Ces problèmes, s'ils ne sont pas abordés, peuvent continuer d'avoir une incidence sur la cohérence et la qualité de la coordination et de la mise en œuvre régionales. La réunion a en outre pris note de certains des principaux défis et de leurs causes sous-jacentes, et a proposé des stratégies d'atténuation comme suit :

a. *Non-communication par les États sur les défaillances de la navigation aérienne et état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions du PIRG* : Les causes profondes identifiées sont les suivantes : changements fréquents de points focaux désignés sans transfert en bonne et due forme ; compréhension limitée de l'importance de notifier les carences ; connaissance limitée des conclusions/décisions du PIRG ; et l'absence de mécanismes de coordination interne pour suivre et faire remonter les problèmes non résolus. Les mesures d'atténuation proposées comprennent l'organisation d'ateliers ciblés de sensibilisation et de renforcement des capacités à l'intention des États sur l'importance de l'établissement de rapports précis et en temps opportun, et l'encouragement des États à désigner officiellement et à tenir à jour des listes de contacts des points focaux.

b. *Le nombre limité d'experts disponibles pour appuyer les activités du sous-groupe* a également été identifié comme un défi, les causes profondes étant le taux élevé de rotation du personnel technique dû aux départs à la retraite, aux réaffectations ou à la migration vers le secteur privé ou les organisations internationales ; un plan de relève ou des arrangements alternatifs limités au sein des États et des ressources limitées pour couvrir systématiquement la participation d'experts aux réunions des sous-groupes. La réunion a identifié les mesures d'atténuation suivantes : encourager les États à désigner

au moins deux experts par domaine afin d'assurer la continuité et la mémoire institutionnelle ; la promotion de la création de pools nationaux d'experts qui peuvent être mobilisés en fonction des besoins et la reconnaissance ou l'octroi d'incitations aux experts qui contribuent régulièrement aux activités régionales.

c. *La participation irrégulière d'experts des États aux réunions et aux activités du AAO/SG* a également été considérée comme un problème dont les causes profondes sont notamment la rotation fréquente des représentants sans information ou documentation appropriée, ainsi que les priorités nationales concurrentes ou le manque de ressources pour un engagement durable. La réunion a donc recommandé que, pour atténuer ce problème, les États envisagent de maintenir un groupe restreint d'experts ayant une participation régulière aux activités de AAO/SG et qu'ils mettent en place des mécanismes de transfert de connaissances (par exemple, notes d'information, débriefings internes) pour assurer la continuité en cas de changements de personnel.

Défis de mise en œuvre dans les opérations de l'espace aérien

7.2 La réunion a été informée des difficultés rencontrées dans les opérations dans l'espace aérien. La réunion a noté que les principaux défis étaient similaires à ceux rencontrés dans le domaine AOP et concernaient l'absence de rapports de la part des États sur les activités menées dans le cadre de la mise en œuvre des initiatives régionales identifiées, et le manque ou l'incohérence de la participation aux activités du sous-groupe,

Défis liés à la coordination des événements de contingence ATM dans la région AFI

7.3 La réunion a noté que des problèmes persistants, tels que l'inexistence ou l'inefficacité de plans de contingence ATM dans certaines FIR, et la faiblesse de la coopération régionale et interrégionale nuisaient à la coordination efficace des événements de contingence.

7.4 L'OACI a informé la réunion de l'élaboration en cours d'un cadre mondial d'arrangement de contingence ATM, conformément à la recommandation 1.1/2 de l'AN Conf/14. Le cadre mondial servira d'orientation pour la refonte du cadre régional des arrangements de contingence ATM (RACF) et l'élaboration d'un modèle de plan de mesure d'exception ATM national d'ici la fin de 2025.

7.5 La réunion a félicité le Secrétariat pour les feedbacks fournis sur les questions de contingence dans la région AFI et a appelé les États et les ANSP à soutenir pleinement la nouvelle initiative en temps opportun.

Défis de la mise en œuvre du SAR AFI

7.6 Le Sénégal a présenté un document sur les défis liés à la mise en place et à la mise en œuvre de la recherche et du sauvetage dans la région AFI. Il a été noté que le Sénégal avait signé des accords de recherche et de sauvetage avec plusieurs États, mais que certains accords de recherche et de sauvetage n'avaient pas encore été signés en raison de certains obstacles identifiés tels que la question de la

souveraineté nationale au sein de la région de recherche et de sauvetage (SRR), les obstacles politiques et diplomatiques et la lenteur administrative dans l'approbation de la signature des accords de recherche et de sauvetage dans certains États.

7.7 La réunion a pris acte de la suggestion du Sénégal de mener une sensibilisation de haut niveau des autorités nationales sur les questions de recherche et de sauvetage ainsi que l'organisation de réunions de coordination intra et inter SRR impliquant toutes les parties intéressées, à savoir les États au sein d'une même SRR et leurs centres de coordination de sauvetage (RCC) respectifs ou des sous-centres de sauvetage (RSC).

7.8 La réunion a pris note des progrès accomplis par le Sénégal dans la signature des accords SAR, tout en reconnaissant les défis existants. Les participants sont convenus que la solution proposée favoriserait la coopération et l'engagement des autorités. La réunion a donc appelé les États à adopter les propositions formulées par le Sénégal avec l'appui de l'OACI ainsi que de l'équipe d'experts techniques en matière de recherche et de sauvetage.

Les défis du Groupe SAT

7.9 La réunion a discuté des défis rencontrés par le groupe SAT. Notant que le principal défi résidait dans l'absence ou la faible participation des représentants régionaux aux activités. Il a été signalé que la plupart des membres ont eu de la difficulté à assister aux réunions virtuelles en raison du décalage horaire défavorable.

7.10 La réunion a également noté le faible niveau de financement accordé par les États et l'OACI pour soutenir la participation physique aux réunions SAT. La réunion a donc recommandé que le Secrétariat fournisse des lettres de nomination officielles aux experts désignés, qui incluraient le mandat à l'appui de la participation active des représentants des États, ainsi que la liste des membres dans les lettres d'invitation.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS ET MESURES PROPOSÉES À L'ATTENTION DU SIÈGE DE L'OACI

8.1 La réunion a félicité le siège de l'OACI pour les récentes activités de sensibilisation aux nouvelles SARP liées à l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien. La réunion a noté qu'il est nécessaire d'accroître les capacités dans la préparation et la coordination aux situations de mesure d'exception et a demandé au siège d'appuyer la région en apportant une expertise dans ces domaines.

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN DU MANDAT ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL DU SOUS-GROUPE

Mandat du sous-groupe

9.1 La réunion a procédé à un examen approfondi du mandat du sous-groupe et a constaté la répétition de certaines tâches ainsi que la confusion entre certaines fonctions et tâches. Certaines incohérences ont également été relevées et doivent être clarifiées pour assurer une compréhension commune des fonctions et des tâches du sous-groupe par les membres.

9.2 La réunion a également noté que plusieurs changements et développements avaient été apportés à la stratégie mondiale de modernisation des services de navigation aérienne, tels que l'évolution du cadre ASBU. En outre, l'Assemblée de l'OACI a approuvé deux éditions consécutives du GANP depuis la publication du mandat actuel du sous-groupe, soit la sixième et la septième édition, respectivement.

9.3 La réunion a ainsi recommandé que le mandat révisé, qui intègre les nouveaux développements, soit discuté lors des réunions trimestrielles et soumis à l'examen de la prochaine réunion du AAO/SG.

Programme de travail du Sous-Groupe

9.4 Le Secrétariat a présenté le futur programme de travail proposé pour AAO/SG, qui met en évidence les principales activités à mener, telles que la coordination avec les équipes de projet, l'examen de l'avancement des projets ainsi que les activités de préparation de AAO/SG9 prévues pour la mi-2026. La réunion a approuvé le programme de travail AAO/SG proposé, tel qu'il figure à l'**Appendice 24** du présent rapport. Le projet de décision ci-après a été formulé à cet effet:

Décision 8/07: Programme de travail futur du sous-groupe AAO					
Pourquoi:	<i>Que, afin de permettre au sous-groupe AAO, d'appuyer efficacement l'AASPG dans l'exercice de ses responsabilités,</i>				
Quoi:	<i>Le programme de travail futur du sous-groupe est approuvé.</i>				
Qui:	<i>AASPG</i>				
Quand:	<i>7 novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métrique	Métrique 1: S/O	Moyens de collecte	S/O

POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR: EXAMEN DES PROJETS DE CONCLUSIONS/DÉCISIONS/ACTIONS DE LA HUITIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE L'EXPLOITATION DE L'ESPACE AÉRIEN ET DES AÉRODROMES (AAO/SG 8)

10.1 La réunion a examiné et adopté 2 projets de conclusions et 6 projets de décisions, ainsi que les mesures convenues par le Sous-groupe de l'exploitation des aérodromes et de l'espace aérien pour favoriser la mise en œuvre des conclusions et décisions pendantes.

POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES

11.1. Aucune question diverse n'a été discutée par le sous-groupe.

Cérémonie de clôture

11.2 La Vice-Présidente par intérim du Sous-groupe a présenté un résumé des débats de la réunion ainsi que les principaux résultats.

11.3 La réunion a été officiellement clôturée par le Directeur régional adjoint du Bureau WACAF de l'OACI, M. Nika Manzi Mèhèza.

11.4 M. Manzi a exprimé sa gratitude aux États et aux organisations participants pour leur soutien continu aux initiatives et activités de l'OACI. Il a souligné la nécessité d'avoir des versions actualisées des volumes I, II et III de l'eANP de la région AFI et de rendre compte en permanence de la mise en œuvre en ce qui concerne les éléments ASBU.

11.5 Il a remercié le Président et le Vice-Président par intérim pour leur contribution inestimable au succès de la 8^{ème} réunion de AAO/SG. Il a également remercié les participants pour leurs contributions et pour la qualité des résultats de la réunion qui visent à adresser les questions de navigation aérienne régionale. Il a souhaité à tous les participants un bon retour à leurs domiciles et a officiellement clos la réunion.

- - - - FIN - - -