



## **Huitième réunion du Sous-groupe Infrastructure et Gestion de l'information de l'AASPG (IIM/SG8)**

*(Nairobi, Kenya, 4 – 8 août 2025)*

### **Rapport**

*Préparé par le Secrétariat  
Août 2025*

## Contenu

LISTE DES ABRÉVIATIONS .....	3
LISTE DES ANNEXES .....	5
LISTE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS .....	6
PARTIE I – HISTORIQUE DE LA RÉUNION .....	7
1. Introduction .....	7
2. Objectifs .....	7
3. Présence .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
4. Officiers et Secrétariat .....	7
5. Langue de travail .....	7
6. Ouverture .....	8
7. Agenda .....	9
8. Résumé des projets de conclusions et de décisions .....	10
PARTIE II RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR .....	10
Point 1 de l'ordre du jour : Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail, élection du président et du vice-président .....	10
Point 2 de l'ordre du jour : État de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion IIM/SG7, session conjointe APIRG/27 et RASG/AFI 10, réunion APIRG/27 applicable au sous-groupe .....	10
Point 3 de l'ordre du jour : Réalisations en matière d'infrastructure et de gestion de l'information .....	11
Point 4 de l'ordre du jour : Déficiences de la navigation aérienne .....	30
Point 5 de l'ordre du jour : Défis de mise en œuvre du sous-groupe .....	30
Point 6 de l'ordre du jour : Activités à coordonner avec l'AASPG AAO/SG et SMO/SG .....	31
Point 7 de l'ordre du jour : Recommandations/mesures proposées à prendre par le siège de l'OACI ....	33
Point 9 de l'ordre du jour : Questions diverses .....	34
Point 10 de l'ordre du jour : Conclusions/Décisions de la huitième réunion du sous-groupe sur la gestion des infrastructures et de l'information (IIM/SG8) .....	34
Cérémonie de clôture .....	34

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAO SG	Sous-groupe Espace aérien et aérodrome de l'AASPG
AANDD	Base de données AFI des carences de la navigation aérienne
AASPG	Groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation Afrique-océan Indien
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
AFI	Afrique - Océan Indien
AFI VACP	Plan d'urgence AFI en cas de cendres volcaniques
AFI VOLCEX OPINS	Instructions opérationnelles AFI relatives aux exercices sur les cendres volcaniques
AFTN	Réseau fixe de télécommunications aéronautiques
AIDC	Communication de données entre les installations des services de la circulation aérienne
AIM	Gestion de l'information aéronautique
AIXM	Modèle d'échange de l'information aéronautique
AMET	Information météorologique avancée
AMHS	Système de gestion des messages aéronautiques
ANS.	Service de navigation aérienne
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
APIRG	Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre
ASBU	Mises à niveau par blocs du système d'aviation
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
BBB	Blocs constitutifs de base
CAA	Autorité de l'aviation civile
CBA	Analyse coûts-bénéfices
CNS	Communication Navigation Surveillance
CODEVMET-AFI	Développement coopératif des service de météorologie aéronautique dans la région AFI
DAIM	Gestion de l'information aéronautique numérique
ESAF	Afrique orientale et australie
FIR	Régions d'information de vol
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
IATA	Association du transport aérien international
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
IIM SG	Sous-groupe infrastructure et gestion des et de l'information
UIT	Union internationale des télécommunications
CMR de l'UIT	Conférence mondiale des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications
IWXXM	Modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI

MET	Météorologie aéronautique
Protocole d'accord	Protocole d'accord
NCPI	Coordonnateur national de la planification et de la mise en œuvre
NCLB	Aucun pays laissé de côté
PBN	Navigation basée sur les performances
PBCS	Communication et surveillance basées sur les performances
PRCC	Comité d'examen et de coordination des programmes
RASG-AFI	Groupe régional de sécurité aérienne de l'AFI
RDI	Recherche, développement et innovation
RODB	Banque régionale de données OPMET
SADIS	Service d'information sécurisé sur les données aéronautiques
SANSA	Agence spatiale nationale sud-africaine
SAR	Recherche et sauvetage
SARP	Normes et pratiques recommandées
SAT	Atlantique Sud
SAWS	Service météorologique Sud-africain
SBAS	Système d'augmentation par satellite
SWIM	Gestion de l'information à l'échelle du système
TAC	Code alphanumérique traditionnel
WACAF	Afrique occidentale et centrale
WAFS	Système mondial de prévisions de zone
OMM	Organisation météorologique mondiale
WRC	Conférence mondiale des radiocommunications
VoIP	Voix sur protocole Internet
VSAT	Terminal à très petite ouverture

## LISTE DES ANNEXES

<b>Réf. de l'annexe</b>	<b>Titre de l'annexe</b>
Appendix 1	Liste des participants
Appendix 2	Récapitulatif des projets de conclusions et de décisions
Appendix 3	État de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion IIM/SG7
Appendix 4	État de la mise en œuvre des conclusions et décisions des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10 et APIRG/27 applicables à l'IIM SG
Appendix 5	Niveau de supervision de la sécurité des BBB dans les domaines CNS, AIM et MET
Appendix 6	Etat de mise en œuvre des éléments ASBU dans les domaines CNS, AIM et MET
Appendix 7	Réalisations des projets régionaux IIM approuvés par AAPIRG/21 et AAPIRG/23
Appendix 8	Projet sur la modernisation des communications terrestres régionales (AFI-GGCOM AFI)
Appendix 9	Projet sur l'initiative de modernisation de la navigation (AFI NAVMOD AFI)
Appendix 10	Projet sur l'Initiative AFI de coordination et de protection du spectre aéronautique de l'AFI (AFI-SPEC)
Appendix 11	Projet d'initiative d'amélioration de la surveillance et du partage des données (AFI SURVDATA)
Appendix 12	Projet sur l'infrastructure intégrée des télécommunications aéronautiques de la région AFI (AFI-IATI)
Appendix 13	Projet sur la surveillance de la qualité de l'information aéronautique et d'amélioration des NOTAM (AIM ADQ)
Appendix 14	Projet sur la mise en œuvre d'ensembles de données de cartographie d'aérodrome et d'ensembles de données de procédures de vol aux instruments (AIM AMDIFP)
Appendix 15	Projet sur le renforcement des compétences du personnel météorologique aéronautique dans la région AFI (AFI-AMP-COMP)
Appendix 16	Projet sur l'amélioration de la préparation et de la fourniture de services météorologiques spatiaux dans la région AFI (AFI-SPWX)
Appendix 17	Projet sur l'amélioration de la fourniture des informations OPMET et l'accès aux produits MET dans la région AFI (DISMET-AFI)
Appendix 18	Projet sur l'amélioration de l'échange d'information météorologique aéronautique au format numérique dans la région AFI (DIGIMET-AFI)
Appendix 19	Liste des projets IIM dissous
Appendix 20	Projet sur la mise en œuvre de normes de formation basées sur les compétences pour le personnel AIS (AIM-CBTS)
Appendix 21	Projet sur l'étalonnage et de contrôle des capteurs et instruments MET de surface (AFI-METCAL)
Appendix 22	Projet sur le renforcement des capacités relatives au cisaillement du vent dans la région AFI (AFI-WARN)
Appendix 23	Termes de référence du projet SWIM
Appendix 24	Document de projet relatif à SWIM
Appendix 25	Programme de travail futur du Sous-groupe IIM pour 2026

## LISTE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

Référence du projet de conclusion/décision	Titre du projet de conclusion/décision
<i>Projet IIM/SG8 Décision 8/01</i>	<i>Élection du président et du vice-président du sous-groupe</i>
<i>Projet IIM/SG8 Décision 8/02</i>	<i>Rapports efficaces sur la mise en œuvre des éléments de base (BBB)</i>
<i>Projet IIM/SG8 Décision 8/03</i>	<i>Révision des éléments ASBU dans le Volume III de l'eANP AFI</i>
<i>Projet IIM/SG8 Décision 8/04</i>	<i>Approbation des projets IIM-SG restructurés dans le CNS, l'AIM et le MET</i>
<i>Projet IIM/SG8 Décision 8/05</i>	<i>Approbation du projet AIM sur la mise en œuvre de normes de formation basées sur les compétences pour le personnel AIS</i>
<i>Projet IIM/SG8 Décision 8/06</i>	<i>Approbation des deux projets MET sur l'étalonnage des capteurs et instruments météorologiques de surface et sur le renforcement des capacités d'alerte au cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI</i>
<i>Projet IIM/SG8 Conclusion 8/07</i>	<i>Mise en œuvre de l'IWXXM dans la région AFI</i>
<i>Projet IIM/SG8 Conclusion 8/08</i>	<i>Mise en œuvre efficace du système et des procédures AFI AMBEX</i>
<i>Projet IIM/SG8 Décision 8/09</i>	<i>Amélioration de la gestion des risques RFI GNSS</i>
<i>Projet IIM/SG8 Conclusion 8/10</i>	<i>Amélioration de la gestion des événements volcaniques dans la région AFI</i>
<i>Projet IIM/SG8 Décision 8/11</i>	<i>Proposition d'inclusion des projets CNS, MET et AIM au CATALOGUE DE PROJETS AFI ANS</i>
<i>Projet IIM/SG8 Collusion 8/12</i>	<i>Modification du mandat du SAT</i>
<i>Projet IIM/SG8 Conclusion 8/13</i>	<i>Approbation du projet de mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)</i>
<i>Projet IIM/SG89 Décision 8/14</i>	<i>Programme de travail futur du sous-groupe IIM</i>

# **PARTIE I – HISTORIQUE DE LA RÉUNION**

## **1. Introduction**

- 1.1. La huitième réunion du Sous-groupe de gestion Infrastructures et gestion de l'information de l'AASPG (IIM/SG8) s'est tenue à Nairobi, au Kenya, du 4 au 8 août 2025.
- 1.2. Le Sous-groupe consigne les résultats de ses réunions sous forme de conclusions et de décisions ayant la signification suivante :
  - a) Les conclusions traitent des questions qui, conformément au mandat du Groupe, méritent l'attention directe des États pour que de nouvelles mesures soient prises conformément aux procédures établies ; et
  - b) Les décisions portent sur des questions qui concernent uniquement l'AASPG et ses organes contributeurs.

## **2. Objectifs**

- 2.1. Les objectifs de la réunion étaient, entre autres, d'examiner les mesures visant à faciliter la planification et la mise en œuvre régionales, le Plan régional de navigation aérienne, les carences de la navigation aérienne dans les domaines AIM, CNS et MET, ainsi que l'état d'avancement de la mise en œuvre des projets AASPG et des éléments ASBU. La réunion visait également à discuter de l'état d'avancement de la mise en œuvre des projets AASPG et des éléments ASBU pour lesquels le niveau de retour des États demeurent toujours faibles.

## **3. Participation**

- 3.1. La réunion a regroupé quatre-vingt-quinze (95) participants venus de vingt-deux (22) États et d'organisations telles que l'AAMAC, la CAFAC, l'ASECNA, l'IATA et l'OMM. Les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont assuré le secrétariat.
- 3.2. La liste des participants est fournie à **l'appendice 1** du présent rapport.

## **4. Officiels et Secrétariat**

- 4.1. La réunion a été présidée par M. Issoufou Abdoulaye (Niger), Président du Sous-groupe.
- 4.2. M. Goama Ilboudo, Expert Régional MET du Bureau Régional WACAF de l'OACI, a assuré les fonctions de Secrétaire de la réunion avec le soutien de Mme Chinga Mazhetese, Mme Keziah Ongutu et M. Harvey Gabriel Lekamisy, respectivement Experts régionaux ENV/MET, ATM/SAR et CNS du Bureau Régional ESAF de l'OACI ; et de Mme Sandrine GNASSOU et M. Fanfè Bamba, respectivement Experts régionaux CNS et AIM du Bureau régional WACAF de l'OACI.

## **5. Langue de travail**

- 5.1. La réunion s'est déroulée en anglais et en français avec interprétation simultanée.

## **6. Ouverture**

- 6.1. Mme Lucy Wanjiku Mbugua, Directeur régional de l'OACI pour le Bureau Afrique orientale et australe (ESAF), a ouvert la réunion.
- 6.2. La Directeur régional a exprimé sa profonde gratitude aux administrations et organisations pour avoir facilité la participation de leurs experts à la réunion. Elle a remercié M. Issoufou Abdoulaye (Niger) et Mme Nokuthula Phakathi (Afrique du Sud), Président et Vice-présidente du Sous-groupe, pour leur leadership et le soutien apporté jusqu'à présent aux activités du Sous-groupe IIM.
- 6.3. Le Directeur régional a rappelé à la réunion diverses conclusions et décisions de la réunion APIRG/27 qui ont appelé à des actions, notamment la planification coordonnée et le développement d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) transparent, l'alignement des plans et programmes régionaux sur les dernières éditions du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation et du Plan mondial de navigation aérienne, le soutien pour favoriser les progrès régionaux sur les priorités et les défis clés, l'amélioration de la gestion des carences de la navigation aérienne, la mise en œuvre de projets ainsi que des éléments ASBU.
- 6.4. La Directeur régional a également salué le soutien reçu des parties prenantes, en particulier de l'industrie qui, par le biais de plusieurs initiatives et autres activités d'assistance, continue de collaborer avec les bureaux régionaux de l'OACI sur les questions AIM, CNS et MET qui touchent la région. Elle a conclu en appelant les États à s'engager pour faire la différence dans la région AFI et, à terme, pour remplir le mandat du Sous-groupe IIM.

## **7. Ordre du jour**

7.1. La réunion a adopté l'ordre du jour suivant :

- Agenda 1.** **Adoption de l'ordre du jour , du programme de travail, et élection du président et du vice-président du Sous-groupe**
- 1.1. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail
  - 1.2. Élection du président et du vice-président
- Agenda 2.** **État de mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion IIM/SG7, de la session conjointe d'APIRG/27 & RASG-AFI/10 et de la réunion APIRG/27 applicables au sous-groupe.**
- 2.1. Examen des conclusions/décisions de la septième réunion du Sous-groupe Gestion de l'information et des Infrastructures (IIM/SG7)
  - 2.2. Examen des conclusions d de la session conjointe d'APIRG/27 & RASG-AFI/10, et de la réunion d'APIRG/27 applicables à IIM/SG
- Agenda 3.** **Réalisations en matière d'infrastructure et de gestion de l'information**
- 3.1. Mise à jour sur l'état du Plan régional de navigation aérienne
  - 3.2. État de mise en œuvre des BBB dans les domaines AIM, CNS et MET
  - 3.3. État de mise en œuvre des éléments ASBU dans les domaines AIM, CNS et MET
  - 3.4. Progrès dans la mise en œuvre des projets IIM de l'AASPG
  - 3.5. Reformulation des projets IIM pour leur alignement avec l'approche axée sur les résultats
  - 3.6. Rapports sur la planification et la mise en œuvre des projets par les États et les parties prenantes
  - 3.7. Autres initiatives de navigation aérienne
- Agenda 4.** **Carences de la navigation aérienne**
- Agenda 5.** **Défis de mise en œuvre du Sous-groupe**
- Agenda 6.** **Activités à coordonner avec les Sous-groupes AAO et SMO de l'AASPG**
- Agenda 7.** **Recommandations/mesures proposées à prendre par le siège de l'OACI**
- Agenda 8.** **Examen des termes de référence et du programme de travail du Sous-groupe**
- Agenda 9.** **Questions diverses**
- Agenda 10.** **Conclusions/Décisions de la huitième réunion du Sous-groupe Gestion de l'information et des Infrastructure (IIM/SG8)**
- Cérémonie de clôture**

## **8. Résumé des projets de conclusions et de décisions**

8.1. Le résumé des projets de conclusions et de décisions est fourni à l'**appendice 2** du présent rapport.

## **PARTIE II RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR**

### **Point 1 de l'ordre du jour : Adoption de l'ordre du jour, du programme de travail, et élection du président et du vice-président**

1.1. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné et adopté l'ordre du jour et le programme de travail proposés par le Secrétariat et a élu son Président et son Vice-président. La réunion a convenu de ce qui suit.

<b>Projet IIM/SG8 Décision 8/01 : Élection du président et du vice-président du Sous-groupe</b>					
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, afin de guider les activités du Sous-groupe IIM,</i>				
Quoi:	<i>Les officiels suivants ont été élus :</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Ing. Mukuka Besa, Inspecteur principal – AIS/PANS-OPS, Autorité de l'aviation civile de Zambie, en tant que Président ; et</i></li><li>• <i>Mme Joyce Asante, Directeur de l'ingénierie de la sécurité du trafic aérien, Autorité de l'aviation civile du Ghana, en tant que Vice-présidente.</i></li></ul>				
Qui:	<i>AASPG/1</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	Non applicable	Moyens de collecte	Non applicable

### **Point 2 de l'ordre du jour : État de la mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion IIM/SG7, de la session conjointe APIRG/27 & RASG-AFI/10, et de la réunion APIRG/27 applicables au sous-groupe**

*Conclusions/Décisions de la septième réunion du Sous-groupe Infrastructures et gestion de l'information (IIM/SG7)*

- 2.1. La réunion a discuté des progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre des conclusions et décisions adoptées lors de la septième réunion du Sous-groupe Infrastructures et gestion de l'information IIM/SG7), tenue à Dakar du 5 au 8 août 2024.
- 2.2. Il a été noté que la septième réunion de l'IIM SG a adopté trois (3) conclusions et cinq (5) décisions. La mise en œuvre de ces trois conclusions et une décision est en cours, tandis que quatre décisions sont pleinement mises en œuvre. Les détails sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de ces conclusions et décisions sont fournis à l'**appendice 3** du présent rapport.

*Examen des conclusions et décisions de la session conjointe APIRG/27 & RASG/AI 10 et de la réunion AAPIRG/27 applicables au Sous-groupe*

2.3. La réunion a été informée des progrès réalisés dans la mise en œuvre des conclusions et décisions adoptées lors de la session conjointe d'APIRG/27 & RASG-AFI/10, ainsi que de celles de la réunion AAPIRG/27 applicables au Sous-groupe l'IIM. Il a été noté que la session conjointe a adopté six (6) décisions et cinq (5) conclusions, tandis que la réunion AAPIRG/27 a adopté dix (10) conclusions et onze (11) décisions. Parmi celles-ci, dix-sept (17) conclusions et/ou décisions étaient applicables à l'IIM SG, 80 % étant « en cours de mise en œuvre » et 20 % réalisées. L'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions applicables au Sous-groupe est présenté à **l'appendice 4** du présent rapport.

**Point 3 de l'ordre du jour : Réalisations en matière d'infrastructure et de gestion de l'information**

*État de mise en œuvre des BBB relatifs aux domaines AIM, CNS et MET*

- 3.1. La réunion a été informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments constitutifs de base (BBB) dans la région AFI. La présentation comprenait des données sur le niveau de supervision de la sécurité des États concernant les BBB, tels que fournis à **l'appendice 5** du présent rapport.
- 3.2. La réunion a examiné la situation des BBB dans la région et a exprimé des inquiétudes quant au faible niveau de supervision de la sécurité des BBB. Elle a également souligné la nécessité d'avoir une vue claire de l'état réel de mise en œuvre des BBB par les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) dans la région. La réunion a recommandé d'explorer d'autres mécanismes pour recueillir des données fiables sur la mise en œuvre des BBB par les ANSP. En conséquence, la décision suivante a été formulée :

<b>Projet IIM/SG8 Décision 8/02 : Reporting efficaces sur la mise en œuvre des éléments constitutifs de base (BBB)</b>					
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, compte tenu du faible niveau d'information sur la mise en œuvre des éléments constitutifs de base (EBB) dans la région,</i>				
Quoi:	<i>Le Secrétariat propose un mécanisme pour aider les États à suivre et à rendre compte de la mise en œuvre des BBB</i>				
Qui:	<i>Secrétariat</i>				
Quand:	<i>31 décembre 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	<i>Outil de suivi et de reporting mis en place</i>	Moyens de collecte	<i>Rapport sur la mise en œuvre de l'outil de suivi et de reporting des BBB</i>

## **État de mise en œuvre des éléments ASBU dans les domaines AIM, CNS et MET**

### *Mesures prises concernant les conclusions 27/16 et 27/17 d'APIRG/27*

- 3.3. La réunion a été informée des mesures prises sur la Conclusion 27/16 d'APIRG/27 - *Suivi de la planification et de la mise en œuvre de l'ASBU dans la région AFI* et sur la Conclusion 27/17 d'APIRG/27 - *Création de Comités nationaux de coordination de la navigation aérienne*.
- 3.4. La réunion a rappelé qu'après une série d'ateliers avec les points focaux des États et des organisations, la base de données AFI des carences de la navigation aérienne (AANDD) a été officiellement lancée à travers un webinaire organisé par le Secrétariat le 17 mai 2023, pour la gestion des carences de la navigation aérienne, conformément à la méthodologie uniforme pour l'identification, l'évaluation et la notification des déficiences.
- 3.5. Bien que les États et les organisations aient été invités à participer pleinement et à jouer leur rôle dans le cadre de la méthodologie uniforme, plusieurs facteurs pourraient entraver leur niveau d'implication dans le processus de gestion des carences de la navigation aérienne, notamment :
  - L'inefficacité des comités nationaux de coordination ;
  - Une connaissance insuffisante de certains points focaux ; et
  - Le changement d'emploi de certains points focaux désignés et le non-replacement de ces derniers.
- 3.6. La réunion, notant que le suivi des ASBU dans la plateforme AANDD est nouveau, a demandé une formation spécifique pour permettre une utilisation efficace du système. Elle a salué l'atelier prévu par les Bureaux régionaux de l'OACI sur la gestion des carences de la navigation aérienne et le suivi de la mise en œuvre des ASBU à travers l'AANDD, prévu du 15 au 18 septembre 2025.
- 3.7. La réunion a également été informée de l'atelier ESAF sur la collecte des données ASBU qui s'est tenu au Kenya, du 16 au 20 juin 2025 et de l'accessibilité du Tableau de bord ESAF ASBU à travers la plateforme iSTARS.
- 3.8. La réunion a exhorté les États à créer, le cas échéant, des comités nationaux efficaces, comme le préconise la Conclusion 27/17 d'APIRG/27. Les États et les organisations ont été encouragés à confirmer, si ce n'est déjà fait, la nomination de leurs points focaux AANDD auprès des Bureaux régionaux de l'OACI et à assurer leur participation effective à l'atelier prévu.
- 3.9. Certains fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ont exprimé leur inquiétude quant au manque d'autorisations nécessaires pour accéder à la plateforme AANDD afin de mettre à jour les données de planification et de mise en œuvre de leurs États. La réunion a rappelé que la mise à jour des données relatives au plan régional de navigation aérienne relève de la responsabilité des États. Elle a donc souligné l'importance pour les États d'impliquer les ANSP dans le processus, en mettant en place leurs comités nationaux.

### ***Etat de mise en œuvre des éléments ASBU dans les domaines CNS, AIM et MET***

- 3.10. Le niveau de mise en œuvre des éléments ASBU dans la région a été présenté, mettant en exergue un faible niveau pour certains éléments. L'état d'avancement des éléments ASBU est présenté à l'**appendice 6** du présent rapport. La réunion encourage les États à poursuivre leurs efforts de mise en œuvre des ASBU.
- 3.11. Des inquiétudes ont été émises quant à l'exactitude des données, qui ne reflètent pas les efforts de mise en œuvre déployés par les fournisseurs de services. Plus précisément, certains fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) se sont plaints de leur niveau d'implication dans la collecte de données dans leurs États respectifs.
- 3.12. Les États ont été encouragés à améliorer leur mécanisme de coordination, en réponse à la Conclusion 27/17 d'APIRG, afin d'impliquer leurs fournisseurs de services dans la collecte et la communication de données sur la planification et la mise en œuvre.

### ***Révision des éléments ASBU applicables dans le Volume III de l'eANP AFI***

- 3.13. La réunion a rappelé l'approbation par APIRG/25 des éléments ASBU identifiés dans les domaines AOP, ATM, SAR, CNS, AIM et MET à travers la Décision 25/10.
- 3.14. La réunion a également rappelé la création de l'équipe de gestion du projet du Plan directeur ATM AFI (AAMP PMT) par APIRG/23 afin d'élaborer ce plan, nécessaire pour fournir la feuille de route pour la mise en œuvre d'un système ATM AFI harmonieux. L'équipe de projet a publié en 2023 la version 1 de la Vision ATM AFI 2045, futur document de Concept d'Opérations (CONOPS), qui formule et décrit l'évolution du futur système ATM AFI, dans le cadre du Plan directeur ATM AFI.
- 3.15. La réunion a souligné l'importance d'aligner le Plan régional AFI de navigation aérienne sur la vision et les objectifs de performance décrits dans les documents stratégiques en cours de finalisation par l'AAMP PMT.
- 3.16. Afin d'assurer la cohérence entre le Volume III de l'eANP, le Plan directeur ATM AFI, la Vision ATM 2045 AFI et le futur CONOPS, la réunion a recommandé que les Sous-groupes IIM et AAO, conformément à leurs mandats respectifs, révisent les éléments ASBU applicables à la région AFI. Les éléments révisés serviront de base à la prochaine mise à jour du Volume III de l'eANP, qui sera soumise à l'AASPG. En conséquence, la réunion a formulé la décision suivante :

<b>Décision IIM/SG8 8/03 : Révision des éléments ASBU dans le Volume III de l'AFI eANP</b>	
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour assurer l'alignement du volume III de l'eANP avec la vision et les objectifs de performance contenus dans le plan directeur ATM AFI, la Vision ATM 2045 AFI et les futurs documents stratégiques CONOPS en cours de finalisation par l'équipe de projet du plan directeur ATM AFI,</i>
Quoi:	<i>Le Secrétariat :</i>

	<i>a) Coordonne avec le Secrétariat du Sous-groupe AAO et l'équipe du projet du plan directeur ATM AFI, pour entreprendre une révision des éléments ASBU applicables dans la région AFI ; et</i> <i>b) Propose un amendement ultérieur du volume III de l'eANP, à soumettre à l'AASPG.</i>				
Qui:	<i>Secrétariat</i>				
Quand:	<i>.a), b) 30 août 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Révision des éléments applicables ASBU effectuée</li> <li>• Projet de mise à jour du Vol II de l'eANP soumis</li> </ul>	Moyens de collecte	Rapport sur la révision des éléments applicables ASBU

### ***Mise en œuvre des éléments ASBU et réalisations des projets IIM***

3.17. La réunion a été informée des réalisations des projets IIM, a reconnu les progrès réalisés et a fourni des orientations pour soutenir davantage les États dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI et des éléments ASBU dans les domaines CNS, AIM et MET.

*Pour les projets liés à la communication, à la navigation et à la surveillance*

3.17.1. Le projet COM 1 sur les communications sol/sol (ATS/DS, AIDC, VoIP) a permis la révision de documents clés, notamment la finalisation du projet de guide AIDC, et le lancement d'une enquête pour évaluer la mise en œuvre dans les États de la région AFI. Parmi les défis figurent la participation limitée des experts, la nécessité de valider le plan d'action et le budget, et l'importance de renforcer l'équipe projet pour une mise en œuvre efficace.

3.17.2. Le projet COM 2 accompagne les États de la région AFI dans leur transition du réseau AFTN vers l'AMHS. Parmi les principales réalisations figurent le suivi de l'avancement de la mise en œuvre et le lancement d'une enquête régionale. Parmi les défis identifiés figurent les faibles taux d'interconnexion, le manque de formation, l'état de préparation insuffisant des infrastructures, l'absence d'enregistrement auprès des AMC, l'obsolescence des coordonnées des points de contact et les retards dans le rétablissement du service. Le projet recommande un retour d'information rapide des États et la désignation d'experts pour mener les activités de soutien.

3.17.3. Le projet COM 4 vise à mettre en œuvre une infrastructure de télécommunications intégrée dans la région AFI. Les réalisations comprennent la documentation du projet, un questionnaire et l'évaluation des réseaux VSAT. Les actions en cours portent sur l'amélioration de l'interopérabilité, l'élaboration de procédures VPN IP, la mise à niveau des liaisons AFISNET et la préparation de la transition vers ATN/IPS.

3.17.4. Le projet COM 5 vise à évaluer et à renforcer la cyber-résilience des services de navigation aérienne dans la région AFI. Parmi les principales réalisations figurent l'élaboration et la mise à jour du Cadre de cyber-résilience des services de navigation aérienne de la région AFI et la réussite d'un atelier régional de l'OACI sur la cybersécurité de l'aviation à Nairobi en octobre 2025. Ce séminaire a réuni plus de 115 participants et a permis la sensibilisation, la

collaboration et les meilleures pratiques en matière de cybersécurité de l'aviation dans la région.

3.17.5. Le projet Surveillance soutient la mise en œuvre de systèmes de surveillance interopérables et axés sur les performances dans la région AFI. Parmi les principales réalisations figurent une étude des infrastructures régionales, un atelier sur le mode S et les adresses 24 bits, ainsi qu'un projet de mise à jour de la stratégie de surveillance AFI. Les initiatives futures se concentreront sur l'ADS-B spatial, les systèmes de surveillance intégrés et la surveillance des drones. Parmi les difficultés rencontrées figure la participation limitée des experts, qui a ralenti les progrès et la coordination technique.

3.17.6. Le projet SPEC vise à protéger le spectre des fréquences aéronautiques contre les interférences nuisibles. Parmi les principales réalisations figurent la mise à jour de la documentation du projet pour tenir compte des impacts de la 5G, l'élaboration de modèles de collaboration entre les autorités de l'aviation civile et les régulateurs, et l'organisation d'ateliers régionaux sur les outils de l'OACI et la gestion des fréquences.

3.17.7. La réunion a exprimé la nécessité que l'OACI organise des ateliers pour aider les États à se préparer à la CMR-27 et pour promouvoir la position de l'OACI pour la conférence.

3.17.8. La réunion a noté qu'aucun rapport d'étape n'a été reçu pour le projet COM 3 sur la mise en œuvre de la communication air/sol (voix HF/VHF, données, CPDLC), ni pour le projet NAV axé sur le déploiement de Navaids conventionnels et de GNSS (Essentiel et Augmenté) pour soutenir la mise en œuvre de la PBN.

#### *Pour les projets liés à la gestion de l'information aéronautique*

3.17.9. APIRG/25 a adopté les projets AIM 4 et 5 dans le cadre de l'IIM/SG afin renforcer le suivi de la qualité de l'information aéronautique, améliorer les NOTAM et de soutenir la mise en œuvre de la cartographie des aérodromes et des ensembles de données sur les procédures de vol aux instruments. APIRG/26 a reconnu les difficultés rencontrées dans la composition des équipes de projet, notamment le manque d'expertise en conception de procédures de vol et en cartographie aéronautique, et a chargé le Secrétariat d'établir des critères clairs pour la nomination d'experts qualifiés.

3.17.10. L'IIM/SG7 a examiné et approuvé les critères de sélection proposés, et a publié la Décision 7/02 demandant au Secrétariat de les diffuser aux États et aux organisations. En réponse, le Secrétariat a diffusé ces critères par la lettre aux États T17/6.11 C-0153 du 11 mars 2025, invitant à nommer des experts pour les projets AIM 4 et 5.

3.17.11. En conséquence, douze États et deux organisations ont nommé vingt-quatre candidats. Après évaluation, deux équipes de projet de onze experts chacune ont été constituées et les activités ont été officiellement lancées lors d'un webinaire le 30 juillet 2025. La réunion a félicité le Secrétariat pour la mise en œuvre des projets, reconnu les contributions des États et des organisations à la nomination des experts et encouragé les équipes de projet à commencer leurs travaux.

#### *Pour les projets liés à la météorologie aéronautique (MET)*

3.17.12. Des cinq projets MET, deux (MET 3 et 4) ont enregistré des progrès. MET 3 a fourni un concept d'opérations pour les services de météorologie spatiale, une AIC sur les exigences de l'Annexe 3, des coûts de projet révisés et conduit des ateliers sur la mise en œuvre de la météorologie spatiale. MET 4 a mené une enquête sur l'état de mise en œuvre des compétences MET et a organisé un atelier sur les normes de compétence. Cependant, la faible participation des experts, les ressources de formation limitées et la faible adoption réglementaire demeurent des défis majeurs, soulignant la nécessité d'un engagement plus fort des États, d'un financement accru et d'un soutien soutenu des experts.

3.17.13. La réunion a noté qu'aucun rapport d'étape n'a été reçu du projet MET 1 *sur la fourniture de produits/informations météorologiques mondiaux, régionaux et locaux*, du projet MET 2 *sur la fourniture d'informations météorologiques au format du modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM)* et du projet MET 5 *sur l'atténuation des carences liées à la disponibilité des données OPMET dans la région AFI*.

#### *Recadrage des projets AASPG IIM*

3.18. La vingtième réunion d'APIRG (APIRG/20, Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, 30 novembre-2 décembre 2015) a approuvé l'ensemble de projets identifiés par les Sous-groupes et a chargé le Secrétariat d'élaborer un catalogue consolidé dans un format standard.

3.19. La vingt et unième réunion (APIRG/21, Nairobi, Kenya, 9-11 octobre 2017) a établi le catalogue consolidé avec des descriptions de projets standardisées. Depuis lors, les projets ont enregistré des réalisations notables, présentées à **l'appendice 7**. Cependant, la région AFI continue de faire face à des difficultés persistantes de mise en œuvre dans les domaines CNS, AIM et MET, soulignées à plusieurs reprises par APIRG, l'IIM/SG et d'autres organismes de suivi. La faible performance des projets découle de l'absence d'un cadre de résultats solide, ce qui se traduit par des objectifs flous, des livrables peu clairs, un suivi et une évaluation insuffisants, une appropriation et une coordination limitées, une responsabilité floue et des calendriers de projet incontrôlés.

3.20. Compte tenu de ce qui précède, un large consensus s'est dégagé sur l'adoption d'une gestion de projet axée sur les résultats (GAR) afin de définir des objectifs clairs, de renforcer le suivi des performances et d'assurer l'alignement avec le GANP de l'OACI et l'ANP régional AFI. En conséquence, les projets existants ont été examinés et reformulés en propositions de projets GAR dans les domaines CNS, AIM et MET, comme présentés aux **appendices 8 à 12** pour les projets liés au CNS, **13 à 14** pour les projets liés à l'AIM et **15 à 18** pour les projets liés au MET.

3.21. La réunion a examiné ces propositions et a fourni des orientations pour leur consolidation et leur soumission à l'AASPG par l'intermédiaire du Comité d'examen et de coordination des programmes (PRCC). La Décision suivante a été formulée.

<b>Projet IIM/SG8 Décision 8/04 : Approbation des projets IIM SG restructurés dans les domaines CNS, AIM et MET</b>	
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour renforcer efficacement le soutien apporté aux États dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI et des éléments ASBU par le biais de l'approche projet,</i>

<i>Quoi:</i>	a) <i>Les projets proposés axés sur les résultats, issus de la restructuration des projets CNS, AIM et MET existants, tels que présentés dans les appendices 8 à 18 du présent rapport, sont approuvés ; et</i>  b) <i>Considérant que les projets IIM axés sur les résultats découlent de la restructuration des projets IIM existants, les activités de ces derniers énumérées à l'appendice 19 sont dissoutes.</i>				
<i>Qui:</i>	AASPG				
<i>Quand:</i>	7 Novembre 2025				
<i>Suivi de la mise en œuvre</i>					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métrique	Non applicable	Moyens de collecte	Non applicable

*Projet sur la mise en œuvre de normes de formation basées sur les compétences pour le personnel de l'AIS*

- 3.22. La réunion a noté qu'une feuille de route pour la transition des services d'information aéronautique (AIS) vers la gestion de l'information aéronautique (AIM) a été élaborée, conformément aux orientations du Doc 9750. La transition introduit de nouveaux produits et services, en mettant l'accent sur la distribution rapide et de haute qualité des données afin d'améliorer la sécurité, l'efficacité et la rentabilité.
- 3.23. L'AIM a accru son recours aux technologies numériques, plaçant les données numériques au cœur de tous les processus AIS. L'appendice 15 exige l'automatisation et la diffusion des données via des services d'information, comme détaillé dans le document PANS-IM (Doc 10199).
- 3.24. La dépendance du système mondial de gestion du trafic aérien aux données aéronautiques numériques exige que le personnel AIS maintienne ses compétences en systèmes d'information, modèles de données, formats d'échange et maîtrise de l'informatique. L'Annexe 15 impose des connaissances, des compétences et des aptitudes clairement définies pour chaque fonction AIS, et que le personnel reçoive une formation appropriée.
- 3.25. Le Manuel de formation aux services d'information aéronautique (Doc 9991) guide les fournisseurs d'AIS dans l'application du cadre de compétences de l'OACI pour développer des modèles adaptés aux besoins réglementaires, opérationnels, techniques et organisationnels.
- 3.26. Afin d'aider les États AFI à mettre en œuvre ces modèles de compétences, la réunion a examiné le projet de « Mise en œuvre de normes de formation axées sur les compétences pour le personnel AIS dans la région AFI », reconnaissant sa pertinence et fournissant des orientations pour sa finalisation et sa soumission à l'AASPG via le PRCC. La réunion a formulé la décision suivante.

**Projet IIM/SG8 Décision 8/05 : Approbation du projet AIM sur la mise en œuvre de normes de formation basées sur les compétences pour le personnel AIS**

<i>Pourquoi:</i>	<i>Il est décidé que, pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'OACI relatives aux compétences, aux connaissances, aux aptitudes et aux capacités</i>
------------------	--

	<i>requises pour les fonctions AIS, au moyen d'un modèle de compétences et d'exigences réglementaires spécifiques sur les qualifications et la formation du personnel AIS,</i>										
Quoi:	<i>Le projet sur « la mise en œuvre de normes de formation basées sur les compétences pour le personnel AIS (AIM-CBTS) », tel que présenté à l'<b>appendice 20</b> du présent rapport, est approuvé.</i>										
Qui:	AASPG										
Quand:	7 Novembre 2025										
Suivi de la mise en œuvre											
Suivi requis	<table border="1"> <tr> <td>Oui <input type="checkbox"/></td> <td>Métrique</td> <td>Non applicable</td> <td>Moyens de collecte</td> <td>Non applicable</td> </tr> <tr> <td>Non <input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Oui <input type="checkbox"/>	Métrique	Non applicable	Moyens de collecte	Non applicable	Non <input checked="" type="checkbox"/>				
Oui <input type="checkbox"/>	Métrique	Non applicable	Moyens de collecte	Non applicable							
Non <input checked="" type="checkbox"/>											

*Étalonnage des instruments météorologiques de surface et renforcement des capacités d'alerte au cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI*

3.27. La réunion a rappelé que des observations météorologiques précises et des alertes rapides sont essentielles à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale. L'Annexe 3 de l'OACI et les réglementations de l'OMM exigent des États qu'ils assurent l'étalonnage et la traçabilité des capteurs météorologiques de surface, et qu'ils fournissent des informations fiables sur les phénomènes dangereux grâce à des réseaux efficaces d'alerte et de compte rendu. Malgré les progrès réalisés, les conclusions de l'USOAP CMA de l'OACI et les rapports de mission OACI/OMM mettent en évidence des lacunes persistantes dans la région AFI, notamment en ce qui concerne l'étalonnage des capteurs/instruments météorologiques et le reporting sur le cisaillement du vent (WS) aux aérodromes.

3.28. Concernant l'étalonnage et le contrôle des capteurs MET de surface, l'Annexe 3 exige des systèmes automatiques intégrés avec des affichages étalonnés dans les unités de trafic aérien, des données traçables et une maintenance régulière. De nombreux États de la région AFI ne sont pas encore pleinement conformes ; la plupart manquent d'instruments de référence certifiés, de procédures documentées et d'étalonnage traçable régulier. L'étalonnage est souvent irrégulier ou externalisé, et mal intégré dans les systèmes de gestion de la qualité MET (QMS). Afin d'aider les États à mettre en place des mécanismes opérationnels pour le contrôle et l'étalonnage réguliers des instruments MET basés en surface, la réunion a examiné le projet proposé sur « *L'étalonnage et le contrôle des capteurs et instruments MET basés en surface (AFI-METCAL)* » tel que fourni dans l'**appendice 21**, reconnaissant sa pertinence et fournit des orientations pour la finalisation et la soumission à l'AASPG via le PRCC.

3.29. Concernant les capacités d'alerte au cisaillement du vent, la réunion a rappelé que l'Annexe 3 exige des États qu'ils émettent des alertes au cisaillement du vent aux aérodromes lorsque les conditions le justifient. Cependant, les capacités et les infrastructures sont inégales dans la région. De nombreux États manquent de systèmes opérationnels de détection du cisaillement du vent, de personnel formé et de procédures coordonnées pour gérer les événements liés au cisaillement du vent. Pour remédier à ces problèmes, la réunion a pris acte du projet proposé sur le « *Renforcement des capacités d'alerte au cisaillement du vent dans la région AFI* » (AFI-WARN), tel que présenté à l'**Appendice 22** du présent rapport, et a encouragé le Secrétariat à finaliser et à soumettre la définition du projet à l'AASPG par l'intermédiaire du PRCC.

3.30. Au vu de ce qui précède, la décision suivante a été formulée.

<b>Projet IM/SG8 Décision 8/06 : Approbation du projet MET sur l'étalonnage des capteurs et instruments météorologiques de surface et du projet sur le renforcement des capacités d'alerte et d'information sur le cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI</b>					
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour aider les États à renforcer la précision, la traçabilité et la fiabilité des observations météorologiques, ainsi qu'à améliorer l'alerte et d'information sur le cisaillement du vent dans la région AFI,</i>				
Quoi:	<i>Les projets sur l'étalonnage des capteurs et instruments météorologiques de surface (AFI-METCAL) et sur le renforcement des capacités d'alerte et d'information sur le cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI (AFI-WRN) tels que présentés dans les appendices 21 et 22 sont approuvés.</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	Non applicable	Moyens de collecte	Non applicable

#### **Rapports sur la planification et la mise en œuvre par les États et les parties prenantes**

##### *Passer du Nord magnétique au Nord géographique*

3.31. Le Nigéria a informé la réunion du plan en cours de transition du Nord magnétique au Nord vrai. En décembre 2022, l'OACI a mené une enquête (réf. : AN 11/57-22/87) afin d'évaluer le soutien des États et des acteurs du secteur à cette transition et d'identifier les défis potentiels.

3.32. L'enquête a reçu 564 réponses d'un large éventail de parties prenantes, notamment des autorités de l'aviation civile (AAC), des exploitants aériens, des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), des exploitants d'aérodromes, des fabricants d'équipements d'origine (OEM), des organismes de conception de procédures de vol, des organismes de formation et des entités militaires. Les résultats ont montré que 61 % des répondants étaient favorables à la transition, 9 % opposés à celle-ci et 30 % neutres.

3.33. L'Annexe 4 à la Convention de Chicago recommande de réviser la déclinaison magnétique tous les cinq ans. La réunion a pris note des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de la fonction Nord vrai et a encouragé les bureaux régionaux de l'OACI à sensibiliser la région AFI et à soutenir l'élaboration d'un plan de transition. Les États ont été instamment priés de participer aux réunions préparatoires, d'élaborer des plans de formation pour l'ensemble du personnel concerné et d'immatriculer en priorité les aéronefs équipés de la fonction Nord vrai.

##### *Mise à jour sur la mise en œuvre de l'IWXXM dans la région AFI*

3.34. La réunion a reçu un point sur l'état de la mise en œuvre au niveau mondial et régional, du Modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM), qui permet la représentation et l'échange d'informations météorologiques aéronautiques numériques. Elle a rappelé les dispositions de l'Annexe 3 de la Convention de Chicago, qui, depuis l'Amendement 78,

exige la transition progressive du Code alphanumérique traditionnel (TAC) vers l'IWXXM. La réunion a également noté que l'Amendement 82, applicable en novembre 2025, restructure l'Annexe 3 afin de soutenir la migration des informations météorologiques aéronautiques d'un environnement « centré sur le produit » vers un environnement « basé sur l'information » dans le cadre de la Gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM), conformément au Plan mondial de navigation aérienne (GANP).

3.35. La réunion a examiné les résultats de l'enquête présentée par le Groupe de travail de l'OACI sur l'échange d'informations météorologiques (WG-MIE) à la sixième réunion du Groupe d'experts de météorologie (METP/6). L'enquête a révélé que 101 des 193 États membres de l'OACI (52,3 %) disposent actuellement de données IWXXM acheminées vers la région EUR et mises à disposition sur le SADIS. Cependant, tous ces États ne génèrent pas leurs propres messages IWXXM, certains s'appuyant sur des traductions fournies par d'autres États. La réunion s'est inquiétée de l'absence de messages IWXXM disponibles sur le SADIS provenant de la région AFI. Dans le même temps, elle a félicité l'Afrique du Sud pour la migration réussie du RSFTA vers le réseau AMHS, tout en notant avec préoccupation l'absence de liaison AMHS entre les deux banques régionales de données OPMET /passerelles OPMET interrégionales (BRDO/IROG) Dakar et Pretoria.

3.36. Pour relever ces défis, la réunion a convenu d'établir une consultation spécifique entre l'Afrique du Sud, le Sénégal et l'ASECNA afin d'identifier des solutions immédiates, à moyen et à long terme pour la mise en œuvre efficace de l'IWXXM dans la région. Sur la base des résultats de cette consultation, la réunion a formulé la conclusion suivante.

<b>Projet IIM/SG8 Conclusion 8/07 : Mise en œuvre de l'IWXXM dans la région AFI</b>	
Pourquoi:	<i>Il est conclu que, compte tenu de l'absence de mise en œuvre du modèle d'échange d'informations météorologiques de l'OACI (IWXXM) dans la région AFI ainsi que de la nécessité de passer à l'échange de données météorologiques opérationnelles au format numérique,</i>
Quoi:	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Les passerelles interrégionales OPMET (IROG) de Dakar et de Pretoria coordonne l'interconnexion du réseau d'ici juin 2026 ;</li> <li>b) L'IROG Dakar migre des protocoles asynchrones vers le protocole Internet (IP) d'ici juin 2026 ;</li> <li>c) L'ASECNA est priée de : <ul style="list-style-type: none"> <li>i). mettre à niveau le système de traitement des messages des services de la circulation aérienne (ATS) (AMHS) de Dakar à la capacité FTBP (File Transfer Body Part) d'ici juin 2026 ;</li> <li>ii). accélérer la mise en œuvre de la capacité IWXXM de la Banque régionale de données OPMET (RODB) d'ici juin 2026 ; et</li> <li>iii). procéder à l'établissement d'une liaison VPN entre la BRDO Dakar et la BRDO Pretoria d'ici juin 2026.</li> </ul> </li> <li>d) Le Sénégal et l'Afrique du Sud, pays hôte des deux banques régionales de données OPMET, accélèrent la planification et les tests opérationnels des formats AMHS FTBP et IWXXM d'ici juin 2026 ;</li> <li>e) Les centres de compilation des bulletins MET AFI (BCC) accélèrent la planification et le déploiement opérationnel des échanges AMHS FTBP et IWXXM d'ici décembre 2026 ; et</li> <li>f) Le Secrétariat : <ul style="list-style-type: none"> <li>i). Coordonne avec l'ASECNA et la région SAM pour évaluer la faisabilité de l'installation du nœud REDIGII à Dakar afin d'améliorer les capacités du CNS dans toute la région AFI ; et</li> </ul> </li> </ul>

	<i>ii). organise un atelier/séminaire sur l'AMHS d'ici novembre 2026.</i>					
Qui:	. a) et b) IROG Dakar et Pretoria . c) ASECNA . d) Sénégal et Afrique du Sud . e) États BCC . f) Secrétariat					
Quand:	. a), b), c), d) 30 juin 2026 . e) 31 décembre 2026 . f) 30 novembre 2026					
Suivi de la mise en œuvre						
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacité IWXXM de la région AFI mise en œuvre</li> <li>• Evaluation de la faisabilité de l'installation du nœud REDIGII à Dakar réalisée</li> <li>• Atelier sur l'AMHS organisé</li> </ul>	Moyens de collecte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport sur les tests de la capacité IWXXM.</li> <li>• Rapport sur l'évaluation de faisabilité de l'installation du nœud REDIGII à Dakar</li> <li>• Rapport de l'atelier sur l'AMHS.</li> </ul>	

#### *Harmonisation de la navigation aérienne régionale*

3.37. Le futur environnement ATM devrait permettre des opérations aériennes sûres et efficaces avec un minimum de modifications avioniques, dans toutes les régions. Cependant, le développement fragmenté des systèmes ATC par les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) a créé des capacités inégales, limitant l'interopérabilité mondiale. Le GANP et le cadre ASBU de l'OACI appellent à un déploiement harmonisé des technologies pour parvenir à un espace aérien fluide, mais les délais varient considérablement d'une région à l'autre et au sein même de celle-ci.

3.38. Dans la région AFI, de nombreux projets accusent un retard par rapport aux objectifs mondiaux, notamment dans des domaines critiques tels que l'ATFM, les opérations basées sur les trajectoires, la transition AIS/AIM, le SWIM et les communications numériques. Ces disparités réduisent les bénéfices des investissements, limitent l'efficacité opérationnelle et découragent les compagnies aériennes d'investir davantage. Les directives URATS de l'IATA complètent le GANP en définissant des exigences client claires pour les systèmes CNS/ATM, afin d'aligner l'infrastructure sur les besoins opérationnels.

3.39. Pour accélérer les progrès, l'IATA met l'accent sur les priorités clés nécessitant une coordination étroite, notamment la coopération civilo-militaire et l'utilisation flexible de l'espace aérien, l'acheminement direct et l'espace aérien à route libre, une gestion de la circulation aérienne efficace et la mise en œuvre intégrale de l'AIM conformément aux normes mondiales. Ces mesures sont essentielles pour des opérations rentables, prévisibles et économies en carburant, garantissant ainsi que les États AFI et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) puissent apporter des améliorations durables et progresser vers une navigation aérienne fluide.

#### *Mise en œuvre du système de surveillance par multilatération à grande échelle (WAM) dans le golfe de Guinée*

3.40. Il a été rappelé lors de la réunion que le volume croissant des opérations de vol et la complexité de l'espace aérien dans le golfe du Nigéria nécessitaient des systèmes de communication, de navigation et de surveillance (CNS) dédiés pour assurer une gestion sûre et efficace des opérations d'hélicoptères à basse altitude soutenant les activités pétrolières et maritimes.

3.41. Le déploiement de la multilatération à large zone (WAM) permettra d'améliorer les capacités CNS, de renforcer les opérations de recherche et de sauvetage et d'optimiser la gestion des drones. L'initiative couvre l'évaluation des systèmes CNS/ATM, de sécurité et de recherche et sauvetage existants ; le déploiement d'installations CNS modernes ; la refonte de l'espace aérien et la mise en œuvre de la PBN ; la création de centres de contrôle du trafic aérien et maritime ; et les relevés WGS'84B des héliports, des pistes d'atterrissage et des obstacles.

3.42. En avril 2018, le Nigéria a lancé le déploiement, réalisé à 95 %, et dont la mise en service complète est attendue pour le dernier trimestre de 2025. La réunion a salué les progrès du Nigéria et a encouragé l'État à partager leur expérience.

#### *Développements du système d'information sur les vols et les flux pour un environnement collaboratif (FF-ICE) aux États-Unis*

3.43. La réunion a permis de faire le point sur la mise en œuvre du FF-ICE aux États-Unis. Depuis la création du FF-ICE en 2008, la Federal Aviation Administration (FAA) a joué un rôle majeur dans le développement du concept, contribuant au Doc 9965 de l'OACI et le validant par le biais de prototypes, de démonstrations et de collaborations internationales. Pour rendre le FF-ICE opérationnel aux États-Unis, la FAA a mis en place le programme « Services de soutien communs – Données de vol » (CSS-FD), conçu pour améliorer la gestion des données de vol et mettre en œuvre les services FF-ICE/R1 en deux phases, comprenant la planification avancée, la gestion des données et l'intégration future avec d'autres systèmes de la FAA. La FAA a également validé les dispositions du FF-ICE à l'échelle mondiale grâce à des initiatives telles que le projet d'harmonisation et de validation de l'interopérabilité internationale de 2018.

3.44. À l'échelle mondiale, la conférence AN-CONF/14 de l'OACI a reconnu la nécessité de passer du FPL2012 au FF-ICE d'ici 2034, approuvant des recommandations visant à éliminer progressivement les systèmes existants et à promouvoir les services d'information collaboratifs. À la suite de la conférence APIRG/26, l'équipe de projet FF-ICE d'AASPG a été créée en 2024 pour piloter la mise en œuvre dans toute la région. La FAA continue de partager son expertise par le biais d'ateliers régionaux, de démonstrations de prototypes et de collaborations au sein des groupes d'experts de l'OACI afin de garantir l'état de préparation mondial au FF-ICE. Elle se félicite d'une coopération plus étroite avec l'équipe de projet FF-ICE de l'AASPG afin de partager les enseignements tirés et de favoriser une transition en douceur vers une planification des vols améliorée et une prise de décision collaborative.

#### *Activités de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) présentant un intérêt pour l'OACI (Chinga)*

3.45. La réunion a permis de passer en revue les activités de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) qui intéressent l'OACI. Le Comité des services (CoS) de l'OMM pour la région I, par l'intermédiaire de son Groupe de travail sur la météorologie aéronautique et le recouvrement des coûts (RA I-WG-Aero), supervise les services météorologiques aéronautiques en Afrique. En

2024, l'OMM a organisé un séminaire de formation en météorologie aéronautique à Pretoria avec UK Met Office et le Service météorologique sud-africain. En août 2025, elle a soutenu l'atelier régional du Bureau ESAF sur la météorologie aéronautique à Nairobi, axé sur la transformation de la prestation de services et la résilience climatique. L'OMM étend également le programme AMDAR en Afrique avec Ethiopian Airlines et l'Institut météorologique éthiopien, tout en déployant l'initiative Alertes précoce pour tous (EW4All) dans 24 pays africains afin de renforcer les systèmes d'alerte précoce et la sécurité aérienne. Elle a également fourni des liens vers les ressources de l'OMM.

3.46. La réunion a reconnu le rôle essentiel de l'OMM dans le soutien de la météorologie aéronautique en Afrique, conformément aux objectifs stratégiques de l'OACI. Elle a ensuite encouragé la poursuite de la collaboration entre les deux Organisations pour la mise en œuvre des normes météorologiques aéronautiques dans la région.

#### *Autres initiatives de navigation aérienne*

##### *Rapport sur l'avancement du projet RBIS*

3.47. La réunion a été briefé sur le projet RBIS AIM. Depuis sa prolongation, onze missions d'assistance ont été menées entre septembre 2023 et juin 2025 au Bénin, en Côte d'Ivoire, en RDC, en Guinée, en Mauritanie, au Nigéria, au Libéria, au Sénégal, en Sierra Leone et au Togo, la mission au Gabon étant prévue pour août 2025. Ces missions, organisées sous forme d'ateliers, ont renforcé les capacités des autorités de l'aviation civile (AAC), des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et du personnel des aéroports en matière de SMQ, d'AIXM, d'eAIP et de TOD, appuyées par une documentation réglementaire et de mise en œuvre générique. La plupart des États ont soumis des plans d'action, la FIR Roberts (Guinée, Libéria, Sierra Leone) ayant réalisé des progrès notables dans la mise en place d'un SMQ et l'acquisition des systèmes AIXM et eAIP. La réunion a salué les réalisations et encouragé les États à poursuivre la mise en œuvre intégrale de leurs plans d'action.

##### *Rapport sur l'avancement du projet Codevmet*

3.48. La réunion a été informée des progrès réalisés par le projet CODEVMET depuis la reprise des activités du projet en 2021. Les réalisations comprennent les suivantes :

- Assistance aux États – Supervision de la sécurité MET : Neuf (9) États (Botswana, Cameroun, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Sénégal, Sierra Leone, Togo) ont bénéficié d'une assistance pour le renforcement de leur capacité de supervision de la sécurité MET à travers l'alignement des réglementations nationales sur les SARP de l'OACI.
- Assistance aux États – Mise en œuvre du SMQ : Appui apporté à huit (8) États (Cameroun, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Sénégal, Sierra Leone, Togo) pour l'analyse situationnelle du SMQ, l'élaboration de la feuille de route de mise en œuvre du SMQ et des plans d'action.
- Amélioration de l'échange des informations OPMET dans la région : alignement continu des procédures et du système d'échange des informations OPMET avec les SARP liées à l'OACI.

- Assistance aux États – Mise en œuvre de l'AMET-B1 : Un soutien à distance a été fourni à six (6) États (Botswana, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Nigéria, Niger et Sénégal) et à l'ASECNA pour l'évaluation de l'état de mise en œuvre des éléments de l'AMET-B1 dans les aéroports internationaux. Une analyse des écarts est en cours afin de contribuer à l'élaboration du plan d'action de mise en œuvre de l'AMET-B1.

3.49. La réunion a reconnu les progrès significatifs du projet CODEVMET et a encouragé les États à tirer parti du projet pour remédier aux carences ANS dans le domaine MET.

#### *Résultats de l'atelier de radionavigation de l'ACAO/OACI*

3.50. La réunion a été informée des résultats de l'atelier ACAO/OACI sur la radionavigation qui s'est tenu à Rabat (Maroc) du 24 au 26 février 2025. Ils ont pris note des objectifs de la procédure de signalement des interférences radioélectriques avec le GNSS, des mesures et responsabilités incomptant à toutes les parties prenantes et de la procédure proposée en matière de notification des interférences radioélectriques avec le GNSS.

3.51. La réunion a également été informée que, afin d'aider les parties prenantes du secteur de l'aviation, en particulier les États et les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), à identifier, évaluer et atténuer les risques liés aux interférences radioélectriques (RFI) affectant le GNSS, l'OACI a mis au point un ensemble de mesures de mise en œuvre (iPack). Un iPack pour les interférences radioélectriques avec le GNSS sera prêt à être mis en œuvre d'ici la fin de l'année.

#### *Mise à jour sur les initiatives de soutien aux États confrontés à des problèmes persistants de disponibilité des OPMET*

3.52. La réunion a reçu une mise à jour sur le soutien fourni aux États ayant des problèmes persistants de disponibilité des OPMET. Trois États (Libéria, Guinée, Sierra Leone) ont bénéficié de l'évaluation des infrastructures et des services MET dans leurs aéroports internationaux, menées par des experts seniors CNS et MET du 19 au 21 mai 2025 au Libéria ; du 28 au 30 mai 2025 en Sierra Leone et du 2 au 6 juin 2025 en Guinée. Des lacunes importantes ont été constatées dans l'observation automatique et la diffusion des données, l'étalonnage des capteurs, les cadres d'entretien des équipements, les outils de prévision, l'infrastructure et la compétence du personnel. La mission a recommandé l'étalonnage des capteurs (en priorité sur les capteurs de pression), l'acquisition d'un baromètre de rechange et d'outils de contrôle, l'achat d'instruments numériques pour une collecte automatique de données et la mise en œuvre du SADIS API pour l'accès aux prévisions du WAFFS et aux données aéronautiques. Elle a également exhorté le Secrétariat à développer des projets dédiés pour aider les États à relever les défis affectant la qualité et la disponibilité des OPMET, comme souligné dans les rapports d'évaluation de mai/juin 2025 des infrastructures et installations MET dans les trois États.

#### *Rapport d'étape sur la mise à jour du système AMBEX et des procédures associées*

3.53. La réunion a examiné l'état d'avancement de la mise à jour du Manuel AMBEX AFI, principale référence pour l'échange de données OPMET. L'édition actuelle (2014, amendement 4) est obsolète, tandis que les Annexes 3 et 10 ont depuis lors fait l'objet de révisions majeures. Des

difficultés persistent dans l'échange de données OPMET dans la région AFI, notamment l'indisponibilité, les retards et la mauvaise qualité des données OPMET, en particulier les SIGMET.

3.54. Pour répondre à ces problèmes, une équipe multidisciplinaire CNS/MET a été créée dans le cadre du projet CODEVMET pour piloter la mise à jour du Manuel AMBEX. L'équipe a mené une enquête régionale (23 mai–4 juin 2025) afin d'évaluer la conformité des États à l'Annexe 3, de vérifier la disponibilité des données OPMET via le GTS/AMHS et d'identifier les lacunes opérationnelles. Des contributions ont été fournies par les NOC/BCC (Dakar, Niamey, Ouagadougou, Lomé), le ROC Toulouse et les BRDO Dakar et Pretoria.

3.55. L'évaluation a révélé plusieurs lacunes, notamment des en-têtes de bulletins et des tables de routage obsolètes, des stations inactives ou manquantes, bulletins incohérents ou incomplets, une intégration IWXXM limitée en raison de la dépendance continue à l'AFTN et d'une mise en œuvre incomplète de l'AMHS, une infrastructure de communication AFI faible (disponibilité inférieure à 97 %, faible redondance, manque de contingence) et des lacunes dans la coordination, le suivi, le contrôle de la qualité et la formation du personnel.

3.56. La réunion a reconnu la pertinence des recommandations visant à corriger les insuffisances identifiées, a exhorté l'équipe à accélérer la mise à jour du Manuel, et a souligné l'urgence de moderniser le système et les procédures AMBEX afin de garantir un échange d'informations OPMET à temps, fiables et globalement conformes dans la Région AFI. Il a également été noté que des informations supplémentaires provenant d'autres NOC et BCC seraient partagées par le Secrétariat pour appuyer la mise à jour du Système et des Procédures AMBEX de la région AFI. La conclusion suivante a été formulée en conséquence.

<b>Projet IIM/SG8 Conclusion 8/08 Mise en œuvre effective du système et des procédures AMBEX AFI</b>						
Pourquoi:	<i>Il est conclu que, pour améliorer la mise en œuvre et le suivi des performances du système AMBEX AFI,</i>					
Quoi:	<p><i>le Secrétariat,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <i>Soutienne la mise à jour continue du système et des procédures AMBEX AFI, en coordination avec les NOC, les BCC et les IROG/RODB;</i></li> <li>b) <i>Diffuse le projet de mise à jour du manuel AMBEX aux États et aux parties prenantes pour examen et contributions ;</i></li> <li>c) <i>Organise un atelier de validation du système et procédures AMBEX mis à jour d'ici le 30 juin 2026 ; et</i></li> <li>d) <i>Soumette le projet consolidé manuel AMBEX mis à jour à la réunion AASPG/2</i></li> </ul>					
Qui:	<i>Secrétariat</i>					
Quand:	<p><i>.a), b) 31 octobre 2025 .c) 30 juin 2026 .d) Réunion IIM/SG9</i></p>					
Suivi de la mise en œuvre						
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet de mise à jour du manuel AMBEX transmis aux États et aux</li> </ul>	Moyens de collecte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SL aux États et aux parties prenantes</li> <li>• Rapport de l'atelier de validation</li> </ul>	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>parties prenantes</li> <li>• Atelier de validation organisé</li> <li>• Projet de mise à jour consolidée du Manuel AMBEX soumis à l'AASPG/2</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport de la réunion IIM/SG9</li> </ul>
--	--	--	--	--	---

#### *Développements mondiaux liés au CNS et aux GIS*

3.57. La réunion a été informée des développements récents en matière de CNS et de systèmes mondiaux interopérables (GIS) dans l'aviation et l'infrastructure numérique, en mettant l'accent sur la planification mondiale, l'intégration du CNS et du spectre, et l'interopérabilité des systèmes d'échange d'informations aéronautiques. Parmi les points marquants figuraient les amendements à l'Annexe 10 (Volumes II et III) adoptés et les manuels correspondants, les mises à jour majeures de 8<sup>ème</sup> édition du GANP pour approbation lors de la 42<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI, les progrès réalisés sur le concept du CNS et du spectre intégrés (ICNSS), le lancement du module VHF-COM sur la plateforme Frequency Finder, ainsi que le projet de manuel de mise en œuvre du cadre de confiance sur la cybersécurité et la résilience, prévu pour début 2026.

#### *Minimiser l'occurrence des RFI GNSS grâce à des mesures réglementaires et une application efficaces*

3.58. La réunion a été mise à jour sur les résultats de l'atelier de radionavigation ACAO/OACI, tenu au Maroc, du 24 au 26 février 2025. L'atelier visait à minimiser l'occurrence des RFI GNSS grâce à des mesures réglementaires et une application efficaces, à soutenir les équipages aériens dans la réduction et la gestion des risques opérationnels, à assurer un soutien efficace aux équipages de conduite tout en maintenant la sécurité, à garantir que des capacités CNS appropriées soient disponibles selon les besoins, à renforcer les capacités pour maintenir la PBN et à optimiser l'efficacité opérationnelle en tirant parti de la technologie actuelle, à obtenir un positionnement, une navigation et une synchronisation robustes (PNT) grâce au développement à long terme du C-PNT. Comme résultats de l'atelier, les retours reçus comprenaient (sans s'y limiter) certaines informations imposant une charge inutile, telles que l'obligation de renseigner l'adresse postale, le code postal, etc., l'incapacité pour le pilote de déterminer les éléments GNSS affectés (GPS, GLONASS, GALILEO, DBS, EGNOS, WAAS, etc.) et/ou la fréquence de la constellation affectée (L1, L5 ou les deux) comme demandé dans le formulaire, ainsi que des statuts différents pour certains champs (certains obligatoires, tandis que d'autres peuvent rester facultatifs comme le champ « coordonnées de la zone de survenance/heure »). Au vu de ce qui précède, la réunion a formulé la décision suivante :.

<b>Projet IIM/SG8 Décision 8/09 : Amélioration de la gestion des risques RFI du GNSS</b>	
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour soutenir les États, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les acteurs de l'aviation à identifier, évaluer et atténuer les risques associés aux interférences radioélectriques (RFI) affectant le GNSS,</i>

<i>Quoi:</i>	<i>Le Secrétariat d'organise un atelier sur la radionavigation.</i>				
<i>Qui:</i>	<i>Secrétariat</i>				
<i>Quand:</i>	<i>31 décembre 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	Atelier sur la radionavigation organisé	Moyens de collecte	Rapport de l'atelier sur la radionavigation

## *Résultats de l'atelier sur la fourniture d'informations sur les éruptions volcaniques et les nuages de cendres*

3.59. La réunion a été briefée sur les résultats de l'atelier WACAF sur les éruptions volcaniques et les informations sur les nuages de cendres, qui s'est tenu à Yaoundé, au Cameroun, du 16 au 20 2025. L'atelier visait à améliorer la réponse inter-agences aux cendres volcaniques et la sécurité aérienne, suite aux exercices réussis du Cap-Vert (2021) et de la République démocratique du Congo (2023) et s'adressait aux VAAC, aux ACC, aux MWO, aux AMO, aux NOF, aux régulateurs et autres parties prenantes. Ses objectifs étaient d'améliorer la compréhension des risques volcaniques et de leur impact sur l'aviation, d'améliorer la coordination et la communication, et de renforcer les capacités de détection, de prévision et de diffusion à temps des informations sur les nuages de cendres.

3.60. Trente-quatre participants venus de six États (Angola, Cameroun, Côte d'Ivoire, RDC, Libéria, Sénégal), de l'ASECNA et de la FIR ROBERTS y ont participé. Le rapport de l'atelier est fourni en appendice. Les participants ont acquis une compréhension approfondie des dispositifs internationaux et régionaux de suivi et de notification. Les principales réalisations ont inclus l'identification des défis et des domaines prioritaires à améliorer, la proposition d'un plan d'action pour la rédaction et la signature de lettre d'accord (LoA) avec un modèle à l'usage des parties prenantes, la cartographie des principales parties prenantes, la rédaction de procédures opérationnelles normalisées, la réalisation d'une évaluation des risques liés aux cendres volcaniques et la préparation d'un modèle de plan national d'urgence en cas de cendres volcaniques. La réunion a pris note des résultats de l'atelier et a invité le Secrétariat à coordonner un atelier virtuel pour la région ESAF en vue d'élaborer des supports destinés aux États, en veillant à ce qu'ils reflètent un tableau complet et représentatif des activités volcaniques dans la région AFI. La conclusion suivante a été formulée en conséquence.

<b>Projet IIM/SG8 Conclusion 8/10 : Amélioration de la gestion des événements volcaniques dans la région AFI</b>	
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour aider les États à renforcer leur capacité à fournir des informations sur les activités volcaniques,</i>
Quoi:	<i>Le Secrétariat organise un atelier sur l'élaboration de matériels génériques sur la gestion des informations relatives aux éruptions volcaniques et aux nuages de cendres.</i>
Qui:	<i>Secrétariat</i>
Quand:	<i>31 décembre 2026</i>
Suivi de la mise en œuvre	

Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	Atelier sur la documentation de la gestion des événements volcaniques	Moyens de collecte	Rapport de l'atelier sur la documentation de la gestion des événements volcaniques
--------------	--	----------	---	--------------------	--

*Point sur la préparation du SOMMET AFI ANS*

- 3.61. La réunion a été informée de l'état de préparation du Sommet AFI sur les services de navigation aérienne (ANS), tel que demandé par APIRG, ainsi que des actions de mise en œuvre entreprises par les parties prenantes désignées. Le Sommet AFI ANS, mandaté par AAPIRG pour soutenir un système de gestion du trafic aérien (ATM) harmonisé, interopérable et sans discontinuité, a enregistré des progrès constants depuis le début de 2024. Les actions préparatoires comprennent des réunions virtuelles de coordination dirigées par l'IATA, l'élaboration d'une feuille de route et de termes de référence, ainsi que le premier WORK@Lab tenu en juin 2024. Conformément aux directives d'APIRG/27, le cadre du Sommet a été aligné sur le Manuel d'AASPG afin d'assurer un développement structuré des projets et leur consolidation sous un mécanisme unique piloté par l'AASPG.
- 3.62. Des défis subsistent, notamment la participation limitée des États, les contraintes de temps, la pénurie d'experts ANS qualifiés, les initiatives parallèles non coordonnées et l'affinement continu des documents de référence tels que le Plan directeur ATM AFI et l'Analyse des lacunes en matière d'infrastructures aéronautiques en Afrique. Les réunions exclusivement physiques ont limité l'inclusivité, soulignant la nécessité de modalités hybrides et en ligne pour impliquer toutes les parties prenantes dans le cadre du principe « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI.
- 3.63. Pour relever ces défis, les préparatifs du Sommet s'appuieront sur les équipes de projet AASPG existantes, renforcées par l'expertise des États et de l'industrie. Une structure à trois niveaux a été adoptée : le PRCC pour l'examen, le Secrétariat pour la coordination et une équipe pluridisciplinaire d'experts pour l'identification et le développement des projets. Tous les résultats seront consolidés dans un catalogue unique de projets AFI ANS, reprenant les objectifs, les échéanciers, les livrables, les ressources et les considérations de gestion des risques.
- 3.64. L'engagement politique et financier des États concernant le catalogue de projets ANS approuvé sera coordonné par la CUA et la CAFAC. Une coordination continue, l'alignement sur les procédures de l'AASPG et l'inclusion de toutes les parties prenantes sont essentiels pour garantir que le Sommet aboutisse à des projets significatifs favorisant des systèmes de navigation aérienne fluides et interopérables en Afrique.
- 3.65. Compte tenu de ce qui précède et des priorités régionales ainsi que de l'analyse des lacunes en matière d'infrastructures aéronautiques en Afrique, la réunion a identifié des projets pertinents dans les domaines CNS, AIS et MET à inclure dans le catalogue des projets ANS AFI. La décision suivante a été formulée en conséquence.

**Projet IIM/SG8 Décision 8/11 : Proposition d'inclusion des projets CNS, MET et AIM au CATALOGUE DES PROJETS AFI ANS**

Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour favoriser la préparation du Sommet AFI ANS,</i>
Quoi:	<p>1) <i>Les projets suivants dans les domaines CNS, AIM et MET sont inclus dans le CATALOGUE DE PROJETS AFI ANS.</i></p> <p>a) <i>Dans le domaine CNS :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. <b>AFI-GGCOM AFI</b> : Modernisation régionale des communications au sol</li> <li>ii. <b>AFI NAVMOD AFI</b> : Initiative de modernisation de la navigation</li> <li>iii. <b>AFI-SPEC</b> : Initiative AFI de coordination et de protection du spectre aéronautique</li> <li>iv. <b>AFI SURVDATA</b> : Initiative d'amélioration de la surveillance et du partage des données AFI</li> <li>v. <b>AFI-IATI</b> : Infrastructure intégrée de télécommunications aéronautiques AFI</li> <li>vi. <b>AFI-SWIM</b> : Mise en œuvre de la gestion des informations à l'échelle du système (SWIM)</li> <li>vii. <b>AFI-COMMOD</b> : Modernisation de l'infrastructure de communication air-sol</li> <li>viii. <b>AFI-ATSEP</b> : Renforcement des capacités et harmonisation de la formation pour l'ATSEP</li> <li>ix. <b>AFI-CYRES</b> : Cyber-résilience de l'AFI dans les systèmes CNS/ATM</li> </ul> <p>b) <i>Dans le domaine AIM :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. <b>AIM ADQ</b> : Suivi de la qualité de l'information aéronautique et amélioration des NOTAM</li> <li>ii. <b>AIM AMDIFP</b> : Mise en œuvre d'ensembles de données de cartographie d'aérodrome et d'ensembles de données de procédures de vol aux instruments</li> <li>iii. <b>AIM CBTS</b> : Mise en œuvre de normes de formation basées sur les compétences pour le personnel AIS dans la région AFI</li> <li>iv. <b>AIM AIXM</b> : Mise en œuvre de la base de données AIXM et de l'AIP électronique</li> <li>v. <b>AIM TOD</b> : Mise en œuvre d'un ensemble de données de terrain et d'obstacles</li> <li>vi. <b>SMQ AIM-MET</b> : Mise en œuvre du SMQ pour AIM et MET</li> </ul> <p>c) <i>Dans le domaine MET :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. <b>AFI-AMP-COMP</b> : Renforcement de la mise en œuvre des compétences du personnel météorologique aéronautique dans la région AFI</li> <li>ii. <b>AFI-SPWX</b> : Améliorer la préparation et la fourniture de services météorologiques spatiaux dans la région AFI</li> <li>iii. <b>DISMET-AFI</b> : Améliorer la fourniture des informations OPMET et l'accès aux produits MET dans la région AFI</li> <li>iv. <b>DIGIMET-AFI</b> : Améliorer l'échange d'information météorologique aéronautique numérique dans la région AFI</li> <li>v. <b>AFI-METCAL</b> : Étalonnage et contrôle des capteurs et instruments MET de surface</li> <li>vi. <b>AFI-WARN</b> : Renforcement des capacités d'alerte et d'information sur le cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI</li> <li>vii. <b>AFI-SADIS</b> : Mise en œuvre du système SADIS API pour la fourniture de prévisions et de jeux de données aux points de grille du WAFS</li> <li>viii. <b>V-AFI</b> : Mise en œuvre des services de liaison de données aéronautiques (D-VOLMET) et de diffusion (VOLMET)</li> </ul>

	ix. <i>ATIS-AFI : Mise en œuvre d'ATIS (voix-ATIS et D-ATIS)</i>				
	2) <i>Le Secrétariat poursuive la coordination avec les États et toutes les parties prenantes afin d'explorer des projets supplémentaires appropriés, le cas échéant.</i>				
Qui:	1) AASPG 2) Secrétariat				
Quand:	1) 7 novembre 2025 2) Juillet 2026				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	Coordination avec les États et l'ensemble des parties prenantes achevée	Moyens de collecte	SL aux États et aux parties prenantes

#### **Point 4 de l'ordre du jour : Carences de la navigation aérienne**

##### *État des carences de la navigation aérienne dans les domaines CNS, AIM et MET*

- 4.1. La réunion a reçu une mise à jour sur l'état des déficiences de navigation aérienne gérées à travers la Base de données AFI des carences de navigation aérienne (AANDD). Selon l'OACI, une carence est toute installation, service ou procédure non conforme au plan régional de navigation aérienne ou aux SARPs de l'OACI, affectant négativement la sécurité, la régularité ou l'efficacité. Depuis 2001, l'OACI applique une méthode uniforme pour l'identification, l'évaluation et le reporting des carences. Les États sont donc tenus de signaler les carences et les actions correctives aux PIRG concernés.
- 4.2. APIRG/23 a approuvé les domaines minimums de notification révisées, tandis que APIRG/25 a approuvé la plateforme en ligne AANDD pour l'usage des États et des organisations. Cependant, APIRG/27 a constaté une lenteur du processus d'identification et de gestion. En 2024, deux ateliers ont été organisés à Dakar sur le Plan régional de navigation aérienne et la gestion des carences. Le Cameroun et le Nigéria ont partagé leurs bonnes pratiques, y compris le mécanisme de comités nationaux.
- 4.3. à ce jour, une dizaine de carences ont été signalées à travers l'AANDD, dont six dans les domaines AIM, CNS et MET sont en cours d'examen par les Bureaux régionaux de l'OACI avec trois États. La réunion a noté le faible niveau de notification et a exhorté les États à s'engager activement dans l'identification, la notification et la résolution à temps des carences de la navigation aérienne. Elle a également encouragé les activités de sensibilisation ciblant les organisations des usagers, compte tenu de leur rôle direct dans le suivi des services de navigation aérienne.

#### **Point 5 de l'ordre du jour : Défis de mise en œuvre du sous-groupe**

##### *Défis de mise en œuvre*

- 5.1. La réunion a examiné les difficultés rencontrées par le Sous-groupe Infrastructures et Gestion de l'information (IIM SG) dans la conduite de ses activités et a souligné la nécessité de mesures correctives. L'IIM SG, créé au sein du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG), est chargé de soutenir la mise en œuvre des SARP de l'OACI en matière de communication, de navigation et de surveillance (CNS), de gestion de

l'information aéronautique (AIM) et de météorologie aéronautique (MET). Le Sous-groupe fonctionne selon une approche par projets, conformément au mandat de l'AASPG. Cependant, son efficacité est entravée par des difficultés persistantes, notamment un financement insuffisant et une faible participation des experts. Pour y remédier, les mesures proposées comprennent :

- Mobiliser les partenaires régionaux et internationaux pour soutenir le financement des projets ;
- Réviser et mettre à jour les listes des équipes de projet afin de ne conserver que des experts en la matière (EM) actifs et qualifiés ; et
- Mise en place de réunions d'étapes régulières animées par les coordinateurs d'équipe de projet (PTC), avec le soutien de facilitateurs.

5.2. La réunion a exhorté le Secrétariat, les États et les parties prenantes à collaborer à la mise en œuvre de ces actions afin de garantir l'exécution efficace et dans les délais des projets de l'AASPG.

## **Point 6 de l'ordre du jour : Activités à coordonner avec AAO/SG et SMO/SG de l'AASPG**

### *Activités à coordonner avec les Sous-groupes AAO et SMO le 'AASPG*

- 6.1. La réunion a examiné les domaines nécessitant une coordination entre les sous-groupes Opérations de l'espace aérien et des aérodromes (AAO) et Supervision et gestion de la sécurité (SMO) relevant du Groupe Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG). Une attention particulière a été accordée à l'élaboration du rapport annuel de l'AASPG, dirigée par l'Équipe du rapport annuel de l'AASPG (AART), qui requiert une collaboration étroite entre les sous-groupes AAO, SMO et IIM.
- 6.2. Les activités supplémentaires nécessitant la participation conjointe des trois sous-groupes comprennent, sans s'y limiter, les questions de sécurité opérationnelle et le soutien à la mise en œuvre des services de base (BBB) dans les domaines des communications, de la navigation, de la surveillance (CNS), de la gestion de l'information aéronautique (AIM) et de la météorologie (MET).

### *Développement dans la zone de l'Atlantique Sud*

- 6.3. Français La réunion a passé en revue les activités récentes dans le cadre de l'Atlantique Sud (SAT), en particulier les résultats du Groupe de pilotage SAT (SAT SG) et de la réunion conjointe du Groupe de surveillance de la sécurité SAT (SAT SOG) et du Groupe de gestion de la mise en œuvre SAT (SAT IMG). Les principaux points soulevés comprenaient les préoccupations concernant les interférences de radiofréquences affectant les opérations ADS-B, la recommandation d'inclure les services AIM, MET et SAR dans le champ d'application du Groupe SAT, la mise en œuvre du PBCS (la liste de contrôle du plan de mise en œuvre du PBCS SAT pour le corridor EURSAM a été approuvée par le SAT IMG avec une date provisoire de mise en œuvre fixée à 2026). La réunion a soutenu la recommandation de réactiver le Comité de surveillance du réseau CAFSAT (CNMC) sous la coordination du Bureau WACAF de l'OACI. La conclusion suivante a été formulée.

<b>Projet IIM/SG8 Conclusion 8/12 : Modification du mandat de la SAT</b>	
Pourquoi :	<i>Il est conclu que, afin d'assurer un soutien complet à la mise en œuvre des services de navigation aérienne dans la zone SAT,</i>

Quoi :	<i>Le Groupe SAT intègre les domaines AIS, MET et SAR dans le champ de ses activités.</i>				
Qui :	<i>Groupe SAT</i>				
Quand :	<i>30 novembre 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Métrique	<i>Groupe SAT mis à jour intégrant l'AIS, la MET et le SAR</i>	Moyens de collecte	Rapport de réunion du Groupe SAT

*Résultats de la quatrième réunion du groupe de pilotage AFI de l'exercice sur les cendres volcaniques et préparation du troisième exercice sur les cendres volcaniques (VOLCEX)*

6.4. La réunion a pris note des progrès réalisés par le Groupe de pilotage AFI des exercices sur les cendres volcaniques établi par APIRG/24, dans la coordination de la préparation régionale concernant les exercices sur les cendres volcaniques. À la suite des exercices conduits avec succès par le Cabo Verde (2021) et la République démocratique du Congo (2023), la quatrième réunion du Groupe de pilotage s'est tenue virtuellement le 1er avril 2025. Elle a examiné les résultats des exercices précédents, défini les objectifs de l'exercice 2025 qui sera dirigé par le Kenya, et approuvé le programme de travail 2025/2026. Un mécanisme de compte rendu a également été mis en place afin d'assurer un suivi efficace et la mise en œuvre des enseignements tirés. La réunion a encouragé le Kenya et les parties prenantes concernées à mener le troisième exercice en conformité avec les objectifs approuvés par le Groupe de pilotage des exercices sur les cendres volcaniques.

*Mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système dans la région AFI*

6.5. La réunion a examiné le cadre et la justification du lancement de la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) de l'OACI dans la région AFI. La réunion APIRG/26 (Cotonou, Bénin, 6-10 novembre 2023) a approuvé la création du groupe de travail FF-ICE afin de préparer la région à la transition vers le FF-ICE en 2034 (Décision 26/17). Le groupe de travail a élaboré un mandat et un document de projet, approuvés lors de la réunion APIRG/27 (East London, Afrique du Sud, 4-8 novembre 2024) par la Décision 27/03.

6.6. Le projet AFI FF-ICE a été créé pour aider les États et les acteurs de la gestion du trafic aérien à assurer une transition sûre, efficace et harmonisée vers le FF-ICE. Entre l'IIM/SG7 et l'IIM/SG8, l'équipe de projet FF-ICE a également élaboré les termes de référence et le document de projet SWIM, reconnaissant le SWIM comme un élément clé du FF-ICE. L'équipe de projet a été chargée de finaliser ces documents en vue de leur approbation par l'AASPG.

6.7. La réunion a examiné le projet SWIM proposé, ses termes de référence et le document de projet, tels que fournis dans **les appendices 23 et 24** du présent rapport, et a formulé la décision suivante.

<b>Projet IIM/SG8 Décision 8/13 : Approbation du projet de mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)</b>	
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour soutenir la préparation et la mise en œuvre harmonisées et à temps du SWIM dans la région AFI,</i>
Quoi:	<i>Le projet de « Mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) », présenté à l'<b>appendice 24</b> du présent rapport, est approuvé.</i>

Qui:	AASPG				
Quand:	7 novembre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métrique	Non applicable	Moyens de collecte	Non applicable

## Point 7 de l'ordre du jour : Recommandations/mesures proposées à prendre par le siège de l'OACI

- 7.1. La réunion a noté, lors de l'examen de l'état des conclusions et décisions de la réunion AAPIRG/27, que la mise en œuvre de la Décision 27/12 reste en suspens.

*Décision AAPIRG/27 27/12 Mise en œuvre du RSP dans l'environnement ADS-B*

*Il est décidé que, pour favoriser la mise en œuvre mondiale et régionale du PBCS, l'OACI analyse la pertinence de la mise en œuvre et du suivi du RSP dans un environnement ADS-B et veille à ce que les documents connexes soient dûment modifiés et alignés comme il convient (par exemple, Manuel du PBCS (Doc 9869), GOLD (Doc 10037), etc.).*

- 7.2. Une analyse approfondie a révélé que cette décision nécessite une coordination étroite avec le siège de l'OACI (HQ), en particulier avec le Groupe d'experts sur les exigences et les performances de la gestion du trafic aérien (ATM RPP), pour garantir une mise en œuvre efficace.

## Point 8 de l'ordre du jour : Examen des termes de référence et du programme de travail du sous-groupe

- 8.1. La réunion a rappelé l'approbation, par la réunion extraordinaire d'AAPIRG et du RASG-AFI (AAPIRG&RASG-AFI/EO), de la fusion des deux groupes en une seule entité, le Groupe Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG), et de sa structure organisationnelle par la Décision EO/01.
- 8.2. Il a également été rappelé que la réunion AAPIRG/27 et RASG-AFI/10, par la Décision 6/02, a approuvé la première édition du manuel de procédure de l'AASPG et, par la Décision 6/11, a approuvé le programme de travail futur de l'AASPG et de ses organes contributeurs.
- 8.3. Compte tenu de ce qui précède, la réunion a examiné les termes de référence du Sous-groupe IIM tels que définis dans le Manuel de procédures de l'AASPG, sans amendement spécifique. Le Sous-groupe a ensuite mis à jour son programme de travail, tel qu'il figure à l'**appendice 25 du présent rapport**. Sur cette base, le projet de décision suivant a été formulé.

<b>Projet IIM/SG8 Décision 8/14 : Programme de travail futur du sous-groupe IIM</b>	
Pourquoi:	<i>Il est décidé que, pour soutenir la mise en œuvre des objectifs du Sous-groupe,</i>
Quoi:	<i>Le programme de travail du Sous-Groupe IIM fourni en appendice 23 est approuvé.</i>
Qui:	AASPG
Quand:	7 novembre 2025

Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Métrique	Non applicable	Moyens de collecte	Non applicable

### **Point 9 de l'ordre du jour : Questions diverses**

- 9.1. Le Nigéria a souligné les principaux défis auxquels la région AFI est confrontée en raison de sa forte dépendance aux systèmes GNSS étrangers, notant les implications pour la sécurité aérienne, la souveraineté et le développement durable des infrastructures.
- 9.2. Le Secrétariat a rappelé que les États peuvent atténuer cette dépendance en adoptant des stratégies multi-GNSS, en investissant dans des systèmes d'augmentation régionaux et en renforçant les partenariats internationaux.
- 9.3. La réunion a conclu que la quête de résilience et de souveraineté GNSS de la région AFI devait s'appuyer sur une collaboration stratégique, une diversification technologique et un renforcement des capacités régionales. En intégrant plusieurs constellations GNSS et en développant ses propres systèmes d'augmentation, la région peut garantir des capacités de navigation fiables, précises et autonomes.

### **Point 10 de l'ordre du jour : Conclusions/Décisions de la huitième réunion du Sous-groupe sur la gestion des infrastructures et de l'information (IIM/SG8)**

- 10.1. La réunion a examiné et adopté quatre (4) projets de conclusions et dix (10) projets de décisions conformément à l'**Appendice 2** du présent rapport.

### **Cérémonie de clôture**

Le discours de clôture a été prononcé par Mme Ogutu Keziah, représentant le Directeur régional du Bureau ESAF de l'OACI. Elle a exprimé sa sincère gratitude à tous les membres du Sous-groupe IIM pour leur soutien continu et leur engagement actif dans les activités du sous-groupe. Elle a également exprimé sa gratitude à l'ensemble du Secrétariat et aux présidents pour leur dévouement et a salué la qualité du travail accompli par le Sous-groupe.

En conclusion, Ogutu Keziah a remercié les délégués, les interprètes et l'équipe des assistants pour leurs précieuses contributions qui ont grandement contribué au succès de la session.

**--- FIN ---**