



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 24 : Programme d'assistance technique

**MISE A JOUR SUR L'ANALYSE DES LACUNES DES INFRASTRUCTURES
AÉRONAUTIQUES DANS LA RÉGION AFI ET L'ARCHITECTURE
D'ESPACE AÉRIEN HOMOGENÈME POUR LA RÉGION AFI**

[Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
au nom des 54 États membres²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte de l'analyse des lacunes de l'infrastructure aérienne pour l'Afrique de 2019, réalisée en réponse à la décision du Conseil de l'OACI, C-DEC 24/7, sur la mise en œuvre de la déclaration et du cadre d'un plan d'action pour le développement de l'infrastructure aérienne en Afrique. L'analyse des lacunes de l'OACI a été effectuée sur la base des réponses au questionnaire d'enquête provenant de 26 États seulement et a été complétée par des données provenant de la base de données de l'OACI. Il donne également un aperçu d'une architecture d'espace aérien homogène pour la région AFI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Rapport de l'atelier d'analyse des lacunes de l'infrastructure aérienne de l'OACI pour l'Afrique 2019 Rapport APIRG/22

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Référence est faite aux décisions des sessions conjointes APIRG/22 et RASGAFI/5 et aux résultats de la 22^e réunion du comité directeur du plan AFI (Kampala, Ouganda, 15 mai 2019), y compris l'analyse des lacunes de l'infrastructure aérienne pour l'Afrique 2019 qui a été menée par le secrétariat du plan AFI en réponse à la décision du Conseil de l'OACI (C-DEC 24/7) sur la mise en œuvre de la déclaration et du cadre IWAF/3 pour un plan d'action pour le développement de l'infrastructure aérienne en Afrique.

1.2 L'exercice d'analyse des écarts couvrant les aéroports, les services de navigation aérienne et la capacité et l'équipement de la flotte aérienne a été mené en conséquence, et son résultat a été validé lors d'un atelier tenu à Abuja, du 19 au 21 mars 2019. Ont participé à l'atelier le Président et les représentants du Conseil de l'OACI, de la Commission de la navigation aérienne, ainsi que 173 représentants de 22 États et de diverses organisations intéressées.

1.3 En tenant compte des résultats de l'enquête menée en 2019, il convient de noter que l'impact de la pandémie de COVID-19 a eu un impact profond sur l'industrie aéronautique depuis 2020, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur les informations de base à utiliser pour la faisabilité future.

2. DISCUSSION

2.1 Aux fins de cet exercice, les bureaux régionaux de l'OACI ont recueilli des informations dans le cadre d'une enquête d'État détaillée, complétées par des informations provenant de la base de données de l'OACI et d'autres sources. Par conséquent, les résultats suivants ont été discutés.

2.2 Aéroports internationaux

2.2.1 70 % des aéroports internationaux ne sont pas certifiés ; b) 35 % des aéroports internationaux dont la résistance de la chaussée est insuffisante ; c) 42% des aéroports internationaux avec des plans d'urgence/périmètre insuffisants ; d) 20 % des aéroports internationaux dont la capacité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) est insuffisante ; e) 18 % des aéroports internationaux ne disposent pas d'une capacité suffisante de terminaux passagers/fret ; f) 18 % des aéroports internationaux avec des capacités insuffisantes ; g) 17 % des aéroports internationaux ayant des systèmes d'alimentation électrique déficients ; h) 15 % des aéroports internationaux ne disposent pas de systèmes adéquats d'éclairage des aérodromes ; i) 9 % des aéroports internationaux sont confrontés à des problèmes de dimension de piste ou de voie de circulation ; et j) 8 % des aéroports internationaux ne disposent pas d'un contrôle adéquat et de documents de voyage lisibles à la machine (MRTD).

2.3 Services de navigation aérienne

2.3.1 35 % des aéroports internationaux sans PBN ; b) 95 % des États n'ont pas de plan directeur ATM ; c) 95% des réseaux AFTN mis en place ; d) 15 % de systèmes de traitement des messages ATS (AMHS) mis en œuvre ; e) Mise en œuvre de 5 % des communications de données entre les installations de l'ATS (AIDC) ; f) 50 % de couverture Contrôleur-Pilote de communication de données (CPDLC) ; g) 0 % de mise en œuvre de la liaison de données VHF ; h) 97 % de systèmes d'aides au sol/de navigation GNSS mis en œuvre ; i) 3 % GNSS augmenté (SBAS) mis en œuvre ; j) 64 % SSR-S, 57 % ADS-C, 16 % ABS-B, 3 % MLAT mis en œuvre ; k) 78 % e-AIP, 70 % e-TODD, 80 % mise en œuvre des plans AIS/AIM ; l) le taux de disponibilité des OPMET est passé à 97 % au fil du temps ; m) la mise en œuvre des procédures d'urgence concernant les cendres volcaniques est à un stade très bas d'environ de 36 %.

2.4 **Compagnies aériennes :**

2.4.1 a) faible connectivité – 27 % des services parmi les États africains ; b) le trafic direct en provenance des États du MUTAA est principalement acheminé vers l'Europe et l'Afrique, tandis que le trafic en provenance du MUTAA vers d'autres régions est acheminé principalement par des vols de correspondance ; c) en termes de fréquences internationales, 76% du marché intra-africain desservi par les opérateurs africains ; d) en ce qui concerne les passagers d'origine et de destination, pour 14 États africains, plus de 50 % des passagers internationaux sont transportés par des transporteurs africains ; e) les compagnies aériennes de tous les États africains avaient un facteur de charge moyen de 70,8 % en 2017 (inférieur à la moyenne mondiale de 82 %) ; et f) vingt-sept États africains sont parties à la Convention du Cap.

3. **CONCLUSION**

3.1 Bien qu'elle ne soit pas concluante, l'analyse des lacunes de l'infrastructure de l'OACI a souligné que les États africains et les communautés économiques régionales africaines (CER) devraient prendre des mesures spécifiques, en coopération et coordination avec la CUA, la NPCA, la Bad, la CEA, la CCPAA, l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et les partenaires internationaux pour :

- a) élaborer des programmes et des plans d'infrastructure aérienne au niveau national/régional sur la base d'une analyse de rentabilisation solide, à la mesure du niveau de croissance du trafic prévu et conforme aux plans mondiaux de l'OACI ;
- b) aligner et intégrer les programmes et plans nationaux et/ou régionaux d'infrastructure aérienne avec un développement équilibré des modes de transport, y compris des initiatives multimodales et d'urbanisme, et leur lien avec les plans et budgets de développement nationaux et/ou régionaux ;
- c) inclure le secteur de l'aviation dans la planification globale, le développement et la mise en œuvre des programmes et projets d'infrastructure continentale dans le cadre de l'approche intégrée, du développement des corridors et du développement spatial du développement des infrastructures pour la bancabilité, l'efficacité, les impacts maximaux sur le développement, la durabilité et pour l'industrialisation du continent ;
- d) veiller à l'inclusion de grands projets d'infrastructure aérienne dans le plan d'action prioritaire (PAP) du PIDA pour 2020-2030 et à la création de plates-formes africaines de coopération économique et d'assistance internationale telles que la Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD) ;
- e) promouvoir la coopération et la prise de décision compatible entre les autorités responsables des transports et les autres ministères chargés des portefeuilles connexes, notamment les finances, la planification économique, l'énergie, l'environnement, le commerce et le tourisme ;
- f) consolider les efforts de planification et de développement des infrastructures aéronautiques, touristiques et commerciales, dans la mesure du possible, tout en harmonisant les cadres réglementaires et en équilibrant les avantages de ces secteurs économiques ;

- g) déterminer des objectifs stratégiques en matière d'infrastructure conformes aux plans mondiaux de l'OACI en procédant à des analyses des écarts entre la demande prévue et la capacité actuelle et en fonction des besoins nationaux et régionaux ;
- h) équilibrer l'incertitude à long terme pour les investissements dans les infrastructures avec la nécessité de s'adapter aux priorités à court terme et aux contraintes de financement pour réussir l'exécution des projets ;
- i) établir des cadres de suivi et d'évaluation des projets en utilisant une approche axée sur les données ;
- j) renforcer les capacités des infrastructures non polluantes, en particulier dans le cadre de l'initiative Move Africa, étant donné que les investissements dans le développement d'infrastructures aéronautiques de qualité nécessitent un renforcement simultané des capacités humaines et sont totalement dépendants les uns des autres ;
- k) identifier et développer les compétences nécessaires à la préparation des projets PIDA-PAP liés à l'aviation par l'établissement et la mise en œuvre de stratégies de renforcement des capacités, en tirant parti de la capacité de formation intra-africaine existante et de l'assistance de partenaires, tels que la TICAD ;
- l) que l'OACI accélère l'élaboration de documents d'orientation pour aider les États et les régions à élaborer des plans-cadres de l'aviation ;
- m) les États et les CER utilisent les documents d'orientation disponibles de l'OACI et les résultats de l'analyse des lacunes pour élaborer des plans directeurs nationaux et régionaux dans le domaine de l'aviation ;
- n) APIRG finalise l'élaboration et l'adoption des parties restantes du plan de navigation aérienne de la région AFI, et assure une surveillance continue des lacunes de l'aérodrome et de la navigation aérienne ;
- o) la méthodologie d'évaluation des lacunes en matière d'infrastructure aérienne doit être alignée sur celle des programmes de sécurité de l'État dans l'outil en ligne iSTARS de l'OACI, avec des indicateurs globaux pour donner le niveau de progrès des États ;
- p) l'APIRG et les États hiérarchisent les projets liés à la navigation aérienne en tenant dûment compte des cibles dominantes, y compris l'organisation SAR, AIS/AIM et la mise en œuvre PBN.

3.2 L'analyse des lacunes de l'infrastructure aérienne pour l'Afrique effectuée par le Secrétariat du plan AFI est une étape importante vers l'identification et l'élaboration de programmes et de plans aux niveaux national et régional sur la base d'une analyse de rentabilisation solide, proportionnelle au niveau de croissance prévue du trafic et conforme aux plans mondiaux de l'OACI.

3.3 Compte tenu de l'impact dévastateur du COVID 19, des verrouillages pertinents qui ont été mis en place ; et de l'impact économique de ces actions sur le statut de l'industrie aéronautique, il serait important de valider si les informations décrites ci-dessus seraient toujours appropriées pour servir de base à un plan directeur continental pour l'espace aérien sans discontinuité à établir.

4. **RECOMMANDATIONS**

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) prennent note des informations fournies dans la présente note d'information, des lacunes identifiées dans l'infrastructure aéronautique en ce qui concerne les activités du Sous-groupe sur l'exploitation de l'espace aérien et des aéroports (AAO/SG) de l'APIRG et proposent des actions appropriées ;
- b) Noter l'impact de COVID-19 sur l'industrie aéronautique africaine et demander instamment à la CAFAC, aux CER et aux États de procéder à une validation des résultats en termes de base de référence, en tenant compte de l'impact de la pandémie de COVID sur l'infrastructure, y compris la disponibilité du capital humain, afin de s'assurer que les résultats ne seront pas faussés.

— FIN —