



ICAO

**RAPPORT DE LA PREMIÈRE RÉUNION DU GROUPE AFRIQUE-
OCÉAN INDIEN DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE DU
SYSTÈME DE L'AVIATION (AASPG/1)**

Libreville, Gabon, 3-7 novembre 2025

PRÉPARÉ PAR LE SECRÉTARIAT

LES DÉSIGNATIONS ET LA PRÉSENTATION DES DONNÉES CONTENUES DANS CETTE PUBLICATION N'IMPLIQUENT DE LA PART DE L'OACI AUCUNE PRISE DE POSITION QUANT AU STATUT JURIDIQUE D'UN PAYS, D'UN TERRITOIRE, D'UNE VILLE OU D'UNE ZONE RELEVANT DE SA COMPÉTENCE, NI QUANT À LA DÉLIMITATION DE SES FRONTIÈRES OU LIMITES.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES ABRÉVIATIONS	4
LISTE DES FIGURES	8
LISTE DES TABLEAUX.....	8
LISTE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS	8
PREMIÈRE PARTIE : INTRODUCTION.....	12
DEUXIÈME PARTIE : RAPPORT SUR LES POINTS À L'ORDRE DU JOUR	14
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DU PROGRAMME DE TRAVAIL, ET ÉLECTION DU BUREAU	15
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : RÉSULTATS DE LA 42E SESSION DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI, EXAMEN DES SUITES DONNÉES PAR L'ANC ET LE CONSEIL SUR LE RAPPORT DES RÉUNIONS APIRG/27 ET RASG-AFI/10 ET SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/27 ET RASG-AFI/10	15
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION DES ACTIVITÉS DE L'AASPG.....	19
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE SÉCURITÉ ET DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES PRIORITÉS FIXÉES DANS LES PLANS RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET DE NAVIGATION AÉRIENNE	21
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS DE MISE EN ŒUVRE.....	73
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES MESURES OU AMÉLIORATIONS QUI DEVRAIENT ÊTRE EXAMINÉES PAR L'ANC ET LE CONSEIL.....	74
POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : ... EXAMEN ET ADOPTION DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE L'AASPG ET DE SES ORGANES CONTRIBUTEURS	76
POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION AASPG/1	76
POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : ..AUTRES QUESTIONS, DATE ET LIEU DE LA PROCHAINE RÉUNION DE L'AASPG.....	76
CEREMONIE DE CLOTURE	76

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AAIG	Groupe de l'industrie aéronautique africaine
AAMP	Plan directeur ATM de la région AFI
AAMP PMT	Équipe de gestion du projet du Plan directeur ATM de la région AFI
AANDD	Base de données des carences de la navigation aérienne de la région AFI
AANRT	Équipe de rédaction du Rapport annuel de navigation aérienne
AAO/SG	Sous-groupe Exploitation des aéroports et de l'espace aérien
AASPG	Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation
A-CDM	Prise de décision collaborative aux aéroports
AFI	Afrique-océan Indien
AFI ATM CP	Plan de mesures d'exception ATM de la région AFI
AFI-CIS	Programme d'inspection coopérative pour la région AFI
AFI CONOPS	Concept d'opérations de la région AFI
AFI FRA	Concept d'espace aérien en cheminement libre de la région AFI
AFI FRA PMT	Équipe de gestion du projet d'espace aérien en cheminement libre de la région AFI
AFI-RASP	Plan régional AFI de sécurité de l'aviation
AFI SSR CMP	Plan de gestion des codes SSR (radar secondaire de surveillance) de la région AFI
AFPP	Programme africain des procédures de vol
AFRAA	Association des compagnies aériennes africaines
AFTN	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
AIAG	Groupe d'analyse des incidents ATS (Services de la circulation aérienne)
AIM	Gestion des informations aéronautiques
AIXM	Systèmes d'échange d'informations aéronautiques
AMHS	Système de traitement des messages aéronautiques
ANS	Services de navigation aérienne
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
ANS-SST	Équipe de soutien à la sécurité des services de navigation aérienne
APCC	Comité de coordination des projets d'APIRG
APIRG	Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre
ARC-TF	Groupe de travail de coordination des activités d'APIRG et du RASG-AFI
ARMA	Agence régionale de surveillance de la région AFI
ASCAAR	Attribution et revue des codes SSR (radar secondaire de surveillance) de la région AFI
ASBU	Éléments ASBU
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ATCO	Contrôleur aérien

ATS	Services de la circulation aérienne
BAGASOO	Organisation du Groupe de l'Accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation
BBB	Blocs constitutifs de base
CAA	Autorité de l'aviation civile
CAEP	Comité de la protection de l'environnement en aviation
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
CAPSCA	Accord de coopération pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile
CART	Groupe de travail du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation
CASSOA	Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est
CDFA	Approche finale en descente continue
CFIT	Impact sans perte de contrôle
CNS	Communication, Navigation et Surveillance
CODEVMET AFI	Développement coopératif des services météorologiques aéronautiques dans la région AFI
CPDLC	Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CRM	Gestion des ressources en équipe
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
EASA	Agence européenne de la sécurité aérienne
FDA	Analyse des données de vol
FRA	Concept d'espace aérien en cheminement libre
FIRs	Régions d'information de vol
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GASR	Feuille de route pour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GEUSR	Groupe d'experts chargé de l'examen structuré du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)
GPWS	Dispositif avertisseur de proximité du sol
G-HRC	Catégorie d'événements à risque élevé dans le monde
GNSS	Système mondial de navigation par satellites
GRF	Format de compte rendu mondial
HLCC	Conférence de haut niveau sur la COVID-19
HRDF	Fonds de développement des ressources humaines
IASTA	Accord relatif au transit des services aériens internationaux
IATA	Association du transport aérien international
ICAO	Organisation de l'aviation civile internationale
iSTARS	Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
LOC-I	Perte de contrôle en vol
IIM/SG	Sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information
MET	Météorologie aéronautique
MSAW	Système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité
NCMC	Coordonnateur national de la surveillance continue

NCPI	Coordonnateur national de la planification et de la mise en œuvre
NCLB	Aucun pays laissé de côté
OSI-SST	Équipe de soutien sur les questions de sécurité opérationnelles
PBN	Navigation fondée sur les performances
PBCS	Communication et surveillance fondées sur les performances
PQ	Question de protocole
RASC	Comité directeur du RASG-AFI
RASG-AFI	Groupe régional Afrique-océan Indien de sécurité de l'aviation civile
RDI	Recherche, développement et innovation
REC	Communautés économiques régionales
R-HRC	Catégorie d'événements à risque élevé au niveau régional
RODB	Banque de données régionale OPMET
ROST	Équipe de sécurité du Bureau régional
RPAS	Systèmes d'aéronef télépiloté
RSFTA	Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
RVSM	Minimum de séparation verticale réduit
SAF	Carburant d'aviation durable
SAP	Plan d'action national
SAR	Recherches et Sauvetage
SARPs	Normes et pratiques recommandées
SAT	Groupe pour l'amélioration continue des services de la circulation aérienne au-dessus de l'Atlantique Sud
SBAS	Système de renforcement satellitaire
SLOP	Procédure de décalage latéral stratégique
SSC	Préoccupation significative de sécurité
SSO-SST	Équipe de soutien aux systèmes nationaux de supervision de la sécurité
SSP-SST	Équipe de soutien aux programmes nationaux de sécurité
SSTs	Équipes de soutien à la sécurité
TAC	Code alphanumérique traditionnel
TAG	Groupe d'action tactique
TEM	Gestion des menaces et des erreurs
UAS	Système d'aéronef sans pilote
UPR	Prévention et récupération de la perte de contrôle en vol
UPRT	Formation sur la prévention et la récupération de la perte de contrôle en vol
USOAP-CMA	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Approche de surveillance continue

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Liste des participants
Annexe 2	Ordre du jour et programme de travail de la réunion AASPG/1
Annexe 3	Résultats de l'enquête sur la mise en œuvre des conclusions et décisions
Annexe 4	Domaines communs à l'AASPG et aux Plans AFI
Annexe 5	Manuel de procédures de l'AASPG, première édition
Annexe 6	État d'avancement global des équipes projet ATM/SAR
Annexe 7	Mandat de l'Équipe de gestion de projet AORTA
Annexe 8	Liste des documents SAR élaborés
Annexe 9	Plan SAR de la région AFI (en anglais)
Annexe 10	Plan SAR de la région AFI (en français)
Annexe 11	Document de projet AFI 30/10
Annexe 12	Termes de référence du projet AFI 30/10
Annexe 13	État de mise en œuvre des exigences opérationnelles clés pour les aérodromes
Annexe 14	Guide de mise en œuvre A-CDM
Annexe 15	Rapport de la huitième réunion du sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information (IIM/SG8)
Annexe 16	État d'avancement de la mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB) liés aux domaines AIM, CNS et MET
Annexe 17	Projets restructurés proposés du sous-groupe IIM dans le domaine CNS
Annexe 18	Projets restructurés proposés du sous-groupe IIM dans le domaine AIM
Annexe 19	Projets restructurés proposés du sous-groupe IIM dans le domaine MET
Annexe 20	Projet AIM sur la mise en œuvre de normes de formation basées sur les compétences pour le personnel AIS
Annexe 21	Projet du sous-groupe IIM sur l'étalonnage des capteurs et instruments météorologiques basés sur la surface (METCAL-AFI) ; et
Annexe 22	Projet du sous-groupe IIM sur le renforcement des capacités d'alerte au cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI (WRN-AFI).
Annexe 23	Rapport sur l'atelier sur la diffusion d'informations relatives aux éruptions volcaniques et aux nuages de cendres
Annexe 24	Termes de référence du projet sur la « Mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) »
Annexe 25	Document de projet sur la « Mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) »
Annexe 26	Descriptions des projets du sous-groupe SMO
Annexe 27	Termes de référence du Sommet ANS
Annexe 28	Liste des projets proposés pour le Sommet ANS
Annexe 29	Tableau de correspondance des projets pour le Sommet ANS
Annexe 30	Feuille de route du Sommet ANS
Annexe 31	Programme de travail et activités de l'AASPG et de ses organes contributeurs pour l'année 2026

LISTE DES FIGURES

Figure 1	État de mise en œuvre des conclusions et décisions des réunions APIRG/27 et RASG-AFI-10
-----------------	--

LISTE DES TABLEAUX

LISTE DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

DÉFINITIONS

L'AASPG consigne ses actions sous forme de conclusions et de décisions comme suit :

- a) Les **conclusions** portent sur des questions qui, conformément au mandat du groupe, méritent directement l'attention des États ou sur lesquelles le Secrétaire doit prendre des mesures supplémentaires conformément aux procédures établies.
- b) Les **décisions** portent sur les modalités de travail internes du groupe et de ses organes subsidiaires.

<i>AASPG/1 Décision 1/01</i>	<i>Élection du Président et des Vice-présidents du Groupe</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/02</i>	<i>Révision des Objectifs de sécurité d'Abuja</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/03</i>	<i>Révision du mandat de l'Équipe de gestion de projet PBN AORTA</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/04</i>	<i>Documents génériques SAR pour la région AFI</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/05</i>	<i>Mise à jour du Plan SAR de la région AFI</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/06</i>	<i>Création de l'Équipe de gestion de projet AFI 30/10</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/07</i>	<i>Approbation du guide de mise en œuvre de l'A-CDM pour la région AFI</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/08</i>	<i>Mise en œuvre de la méthode ACR-PCR dans la région AFI</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/09</i>	<i>Élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/10</i>	<i>Rapports effectifs sur la mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB)</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/11</i>	<i>Approbation des projets restructurés du Sous-groupe IIM dans les domaines CNS, AIM et MET</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/12</i>	<i>Approbation du projet AIM sur la mise en œuvre de normes de formation basée sur les compétences pour le personnel AIS</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/13</i>	<i>Projets MET sur « l'étalonnage des capteurs et instruments météorologiques basés sur la surface » et sur « le renforcement des capacités d'alerte au</i>

	<i>cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI »</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/14</i>	<i>Mise en œuvre du modèle IWXXM dans la région AFI</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/15</i>	<i>Mise en œuvre effective du système et des procédures AMBEX AFI</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/16</i>	<i>Amélioration de la gestion des risques liés aux interférences radioélectriques du GNSS</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/17</i>	<i>Amélioration de la gestion des événements volcaniques dans la région AFI</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/18</i>	<i>Inclusion des projets CNS, MET et AIM dans le Catalogue de projets ANS de la région AFI</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/19</i>	<i>Amendement du mandat du Groupe SAT</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/20</i>	<i>Approbation du projet sur la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/21</i>	<i>Mandat, composition, méthodes de travail et programme de travail du Sous-groupe Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG)</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/22</i>	<i>Désignation des membres du SMO/SG et élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/23</i>	<i>Création et opérationnalisation du sous-groupe SMO - Approche basée sur les projets</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/24</i>	<i>Mises à jour du Plan mondiale de la sécurité de l'aviation (GASP) et du Plan régional AFI de sécurité de l'aviation (RASP-AFI).</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/25</i>	<i>Approbation des descriptions des projets proposés et élaboration des termes de référence (ToR) pour les équipes projet</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/26</i>	<i>Approbation du cadre révisé du Sommet ANS</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/27</i>	<i>Intégration de toutes les initiatives régionales d'amélioration des infrastructures ANS</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/28</i>	<i>Élargissement du mandat du Groupe SAT</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/29</i>	<i>Renforcement de la gouvernance de la mission d'ARMA</i>
<i>AASPG/1 Décision 1/30</i>	<i>Élaboration d'un modèle de plan national de navigation aérienne</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/31</i>	<i>Renforcement du Groupe d'analyse des événements ATS (AEAG)</i>

<i>AASPG/1 Décision 1/32</i>	<i>Rapport annuel de l'AASPG</i>
<i>AASPG/1 Conclusion 1/33</i>	<i>Soutien aux activités de l'AASPG</i>

PREMIÈRE PARTIE :
INTRODUCTION

PREMIÈRE PARTIE : INTRODUCTION

Lieu et durée de la réunion

- 1.1. La Première réunion du Groupe Afrique – océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/1) s'est tenue du 3 au 7 novembre 2025 à l'hôtel Radisson Blu à Libreville, au Gabon.

Participation

- 1.2. La réunion a rassemblé 276 participants issus des États, du Siège et des Bureaux régionaux de l'OACI, des organisations internationales et régionales, de l'industrie et d'autres partenaires et parties intéressées. La liste des participants est présentée à l'**annexe 1** du présent rapport.

Bureau et Secrétariat

- 1.3. La réunion a été présidée par Mme Paule Assoumou-Koki, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Cameroun et Présidente de l'AASPG, assistée de M. Fred Bamwesigye, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de l'Ouganda, et de M. Diaga Basse, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Sénégal, en tant que Vice-présidents de l'AASPG.
- 1.4. M. Romain Ekoto, Directeur régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF), a assuré le secrétariat de la réunion, assisté de Mme Lucy Mbugua, Directrice régionale du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF). Ils ont été appuyés par M. Nika Mèhèza Manzi, Directeur régional adjoint du Bureau WACAF de l'OACI, avec la participation de M. Martin Maurino, Expert Technique, Sécurité de l'aviation mondiale au Bureau de la navigation aérienne (ANB) du Siège de l'OACI. Les experts suivants des Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont apporté leur soutien à la réunion :

<i>M. Kebba Lamin Jammeh</i>	<i>Expert régional FS, Bureau WACAF, Dakar</i>
<i>M. Elisha Omuya</i>	<i>Expert régional AGA, Bureau ESAF, Nairobi</i>
<i>M. Zewdu Aregawi</i>	<i>Expert régional SI, Bureau ESAF, Nairobi</i>
<i>Mme Keziah Ogutu</i>	<i>Expert régional ATM, Bureau ESAF, Nairobi</i>
<i>Mme Chinga Mazhetese</i>	<i>Expert régional MET/ENV, Bureau ESAF, Nairobi</i>
<i>M. Ilboudo Goama</i>	<i>Expert régional MET, Bureau WACAF, Dakar</i>
<i>M. Serge Guy Tchanda</i>	<i>Expert régional ATM, Bureau WACAF, Dakar</i>
<i>Mme Sandrine Gnassou</i>	<i>Expert régional CNS, Bureau WACAF, Dakar</i>
<i>M. René Tavaréz</i>	<i>Expert régional FS, Bureau WACAF, Dakar</i>
<i>M. Fanfe Bamba</i>	<i>Expert régional AIM, Bureau WACAF, Dakar</i>
<i>M. Alexandre Damiba</i>	<i>Responsable du Programme africain des procédures de vol, Bureau WACAF, Dakar</i>

Langues de travail

- 1.5. Les travaux se sont déroulés en anglais et en français avec des services d'interprétation simultanée. La documentation était disponible sur les sites internet des Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI dans les deux langues.

Ouverture de la réunion

- 1.6. La séance d'ouverture de l'AASPG/1 a eu lieu le lundi 3 novembre 2025.
- 1.7. Les allocutions ont été prononcées par Mme Paule Assoumou Koki, Présidente de l'AASPG, M. Romain Ekoto, Directeur régional WACAF de l'OACI, et M. Ulrich Manfoumbi Manfoumbi, Ministre d'État, Ministre des Transports, de la Marine marchande et de la Logistique de la République Gabonaise. Tous les intervenants ont exprimé leur reconnaissance au gouvernement et au peuple de la République Gabonaise pour avoir accueilli la réunion inaugurale de l'AASPG et pour l'organisation efficace de l'événement.
- 1.8. Mme Paule Assoumou Koki a souhaité la bienvenue aux participants à cette rencontre régionale annuelle de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne. Elle a souligné l'importance stratégique de planifier et de mettre en œuvre les exigences en matière de sécurité et de navigation aérienne dans la région et a encouragé les participants à s'engager activement dans l'examen des documents de travail, afin de faciliter des conclusions et des décisions éclairées.
- 1.9. M. Romain Ekoto a souligné la création de l'AASPG comme une évolution stratégique, fusionnant APIRG et RASG-AFI dans une approche unifiée axée sur la performance, alignée sur les GASP et GANP de l'OACI. Cela améliorera la planification et la mise en œuvre ainsi que la supervision de la sécurité dans toute la région. M. Ekoto a encouragé les délégués à participer activement et à partager des expertises qui influenceront les futures initiatives de l'OACI et construiront un système d'aviation plus connecté et résilient en Afrique.
- 1.10. Dans son discours d'ouverture, M. Ulrich Manfoumbi Manfoumbi a souhaité la bienvenue à Libreville aux délégués à la première réunion de l'AASPG, et a souligné l'importance de l'AASPG/1 comme première réunion sous la nouvelle structure de gouvernance. Il a mis en avant les défis et opportunités mondiaux et régionaux en matière de sécurité de l'aviation, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, ainsi que de durabilité, et a invité les participants à utiliser ce forum comme une étape clé pour construire une base de coopération et assurer un avenir harmonieux et durable pour le transport aérien en Afrique.
- 1.11. Le Ministre a enfin souhaité aux participants une réunion fructueuse et les a encouragés à visiter Libreville et à apprécier la diversité de la culture Gabonaise.
- 1.12. Lors de la cérémonie d'ouverture, l'occasion a également été saisie pour remettre aux Autorités de la République Gabonaise le certificat du Président du Conseil de l'OACI en reconnaissance des progrès exceptionnels réalisés par l'État en matière de sécurité de l'aviation civile. Cette distinction a été exceptionnellement décernée à Libreville, en dehors de l'Assemblée de l'OACI tenue à Montréal, Canada, conformément à une décision du Conseil de l'OACI, pour saluer cette réalisation exemplaire et encourager d'autres États.

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

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

1.1. La réunion a adopté l'ordre du jour et le programme de travail qui figurent à l'**annexe 2** du présent rapport.

1.2. Élection du Bureau

1.2.1 La réunion a rappelé les dispositions transitoires convenues lors de la session conjointe des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10, qui s'est tenue le 4 novembre 2024 à East London, en Afrique du Sud, notamment l'élection du Bureau par l'AASPG/1, qui prendra les rênes du Groupe à la clôture de cette réunion. La réunion s'est poursuivie avec l'élection du Bureau de l'AASPG et a adopté la décision suivante :

AASPG/1 Décision 1/01 : Élection du Président et des Vice-présidents du Groupe					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'assurer l'efficacité du leadership et de la gouvernance de l'AASPG,</i>				
Quoi :	<i>Les officiels suivants sont élus :</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mme Paule Assoumou Koki, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile du Cameroun (CCAA), Présidente ;</i> • <i>M. Fred Bamwesigye, Directeur général de l'Autorité de l'aviation civile de l'Ouganda (UCAA), premier Vice-président ;</i> • <i>M. Diaga Basse, Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile et de la météorologie du Sénégal (ANACIM), deuxième Vice-président ; et</i> • <i>M. Seda Protus, Directeur Adjoint, Opérations, ATM et Infrastructures pour l'Afrique et le Moyen-Orient, IATA, troisième Vice-président.</i> 				
Qui :	AASPG/1				
Quand :	7 novembre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Indicateurs	Sans objet	Moyens de collecte des données	Sans objet

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR : RÉSULTATS DE LA 42^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI, EXAMEN DES SUITES DONNÉES PAR L'ANC ET LE CONSEIL SUR LE RAPPORT DES RÉUNIONS APIRG/27 ET RASG-AFI/10 ET SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DES RÉUNIONS APIRG/27 ET RASG-AFI/10

2.1. Résultats de la 42^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI

2.1.1. La réunion a noté les résultats de la 42^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI (A42), qui s'est tenue à Montréal, au Canada, du 23 septembre au 3 octobre 2025.

2.1.2. Ceci inclue l'approbation de l'édition 2026-2028 du Plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP) et de la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), qui constituent respectivement les orientations stratégiques mondiales en matière de sécurité de l'aviation et d'évolution du système de navigation aérienne. Il a été souligné la nécessité pour l'OACI de fournir aux États membres l'appui nécessaire à l'élaboration et la mise en œuvre des plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP), conformément à la dernière édition du GASP. L'Assemblée a approuvé la proposition visant à prolonger

la durée du cycle de mise à jour du GANP à six ans, avec une priorité sur l'aide à apporter aux États pour la mise en œuvre du GANP et l'élaboration de leurs Plans nationaux de navigation aérienne (NANP).

- 2.1.3. De plus la réunion a noté les orientations de l'Assemblée relatives aux questions de sécurité, notamment l'enquête sur les accidents, la gestion de la fatigue et les mécanismes régionaux de coopération. Concernant la question du relèvement de la limite d'âge des pilotes, la réunion a noté que l'Assemblée s'était engagée à continuer d'étudier activement les effets du vieillissement sur la sécurité des vols et a convenu que toute décision visant à relever la limite d'âge des pilotes à 67 ans devrait être fondée sur une analyse approfondie des données pertinentes à collecter et sur des considérations de sécurité uniquement. La réunion a également pris note de la révision de la résolution sur le remplacement du halon, exhortant les États membres à poursuivre le développement de solutions alternatives pour les extincteurs d'avion, tout en tenant compte de la nécessité de réviser la date limite d'utilisation du halon. En ce qui concerne la mise en œuvre et l'évolution des Programmes d'audits de l'Approche de surveillance continue (CMA) de l'OACI, la réunion a pris note des discussions menées lors de l'A42, qui ont conclu que les Programmes d'audits de supervision de la sécurité et de sûreté de l'aviation de l'OACI devraient être encore améliorés afin de mieux répondre aux besoins de tous les États membres.
- 2.1.4. La réunion a noté des résultats des discussions relatives aux questions de navigation aérienne portant sur la gestion du trafic aérien et sur la recherche et le sauvetage. L'Assemblée a encouragé les États et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à renforcer la collaboration interrégionale et un partage actif des données. Dans ce contexte, l'Assemblée a notamment encouragé la création de groupes de travail interrégionaux conjoints dans le cadre des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) afin d'accélérer et de faciliter la mise en œuvre de projets d'optimisation de l'espace aérien tels que le concept d'espace aérien en cheminement libre (FRA), le cheminement direct et le projet 30/10.
- 2.1.5. Au sujet des discussions sur le thème des aérodromes la réunion a noté qu'aucun accord n'avait été trouvé lors de l'Assemblée sur l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la gestion de la qualité du carburant d'aviation durable (SAF) ou à la résilience des infrastructures aéronautiques, mais que ces questions seraient plutôt renvoyées aux groupes d'experts concernés pour un examen plus approfondi.
- 2.1.6. En ce qui concerne la météorologie et la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM), la réunion a pris note des discussions de l'Assemblée sur l'augmentation de la fréquence des événements météorologiques dangereux (HME) et les défis importants de sécurité qu'ils posent pour l'aviation. La réunion a également souligné la nécessité de continuer à atténuer les risques liés à la sécurité liés aux HME. La réunion a également pris note des défis mis en exergue lors de l'Assemblée concernant la mise en œuvre du SWIM, ainsi que la nécessité pour l'OACI d'élaborer une stratégie soutenant la mise en œuvre du SWIM aux niveaux régional et national tout en facilitant une approche harmonisée de la mise en œuvre du SWIM dans toutes les régions de l'OACI.
- 2.1.7. La réunion a noté les résultats des discussions sur l'intégration sûre des opérations de transport spatial (STO) dans l'espace aérien. En ce qui concerne la problématique des débris spatiaux, la réunion a pris note de l'appel lancé aux États membres les exhortant à partager leurs expériences et leurs bonnes pratiques en matière de rentrée atmosphérique des débris spatiaux. La réunion a par ailleurs pris note des discussions sur les interférences radioélectriques (RFI) affectant les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS). Avec l'approbation des amendements aux résolutions pertinentes de

l'Assemblée à cet égard, il a été noté que l'Assemblée a demandé aux États de s'engager activement afin de garantir le maintien de capacités de communication, de navigation et de surveillance (CNS) résilientes en appui à la sécurité de l'aviation. La réunion a également été informée des résultats obtenus dans les domaines des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), des systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) et de la mobilité aérienne avancée (AAM), ainsi que de l'élaboration et de la mise en œuvre accélérées de mesures visant à faciliter l'exploitation légale et sécurisée des UAS en haute mer.

- 2.1.8. La réunion a pris note d'autres questions d'intérêt abordées lors de l'Assemblée, notamment l'innovation dans le domaine de l'aviation, la gestion des crises et les zones de conflit. La réunion a souligné l'adoption de la résolution sur la *gestion des risques pour l'aviation civile provenant des zones de conflit*, qui, entre autres, appelle à la mise en place d'un programme de travail dédié de l'OACI sur les zones de conflit afin d'aider les États et les exploitants aériens à atténuer les risques et à mieux gérer la fermeture et la réouverture de l'espace aérien.
- 2.2. **Examen des suites données par l'ANC et le Conseil sur le rapport des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10**
- 2.2.1. La réunion a noté les suites données par la Commission de navigation aérienne (ANC) sur le rapport des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10. La réunion a également noté que l'ANC avait approuvé le rapport annuel consolidé sur les PIRG et les RASG, qui comprenait un aperçu des résultats des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10.
- 2.2.2. Sur la question du renforcement des initiatives de soutien au Programme universel d'audits de supervision de la sécurité - Approche de surveillance continue (USOAP CMA), la réunion a pris note de la demande de l'ANC invitant le Secrétariat à augmenter les activités USOAP-CMA et à fournir plus de moyens de soutien à la mise en œuvre. Cet appui inclurait l'assistance en ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre des Plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP), la préparation des audits USOAP et le renforcement du soutien aux États avant la mise en œuvre des questions de protocole (PQ) intégrées de 2024, y compris celles liées aux Programmes nationaux de sécurité (SSP).
- 2.2.3. En ce qui concerne les normes requises pour la digitalisation des opérations ATS (DATS), la réunion a été informée que l'ANC avait conclu qu'il était prématuré d'organiser un atelier sur ce thème en octobre 2025 alors que la fiche de travail était encore en cours d'élaboration, et avait demandé au Secrétariat de faire le point sur l'élaboration des dispositions et des documents d'orientation DATS connexes.
- 2.2.4. La réunion a noté le rapport consolidé de l'ANC au Conseil sur les PIRG et les RASG pour la période 2024-2025 y compris les préoccupations exprimées par l'ANC. Ces préoccupations concernent entre autres les expériences disparates rapportées dans les différentes régions en ce qui concerne le projet Vol et flux - Information pour un environnement collaboratif (FF-ICE) et les diverses façons d'aborder la mise en œuvre, notamment la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM), condition préalable au FF-ICE. A cet égard, la réunion a noté que l'ANC a convenu de recommander au Conseil de l'OACI d'exhorter les PIRG à accélérer l'élaboration des plans régionaux de transition vers le FF-ICE et à communiquer sur les progrès réalisés et sur les défis identifiés qui pourraient affecter la capacité à respecter la date prévue de 2034 pour la transition du plan de vol FPL 2012 vers le FF-ICE.
- 2.2.5. La réunion a par ailleurs pris note de l'accord de l'ANC visant à reconnaître les faiblesses dans la collecte et l'analyse des données comme un nouveau défi mondial en matière de sécurité, et à ne pas les associer exclusivement aux enquêtes sur les accidents compte tenu

de leur impact plus large sur la supervision et la gestion de la sécurité, principalement en ce qui concerne la mise en œuvre des SSP.

2.3. Suivi des conclusions et décisions des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10

2.3.1. La réunion a examiné l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions et décisions des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10. Il a été noté que 45 % des conclusions et décisions des sessions conjointes (29 % pour la réunion APIRG/27 et 20 % pour la réunion RASG-AFI/10) avaient été mises en œuvre. 5 % des conclusions et décisions de la réunion APIRG/27 n'avaient pas encore été mises en œuvre et le reste était toujours en cours.

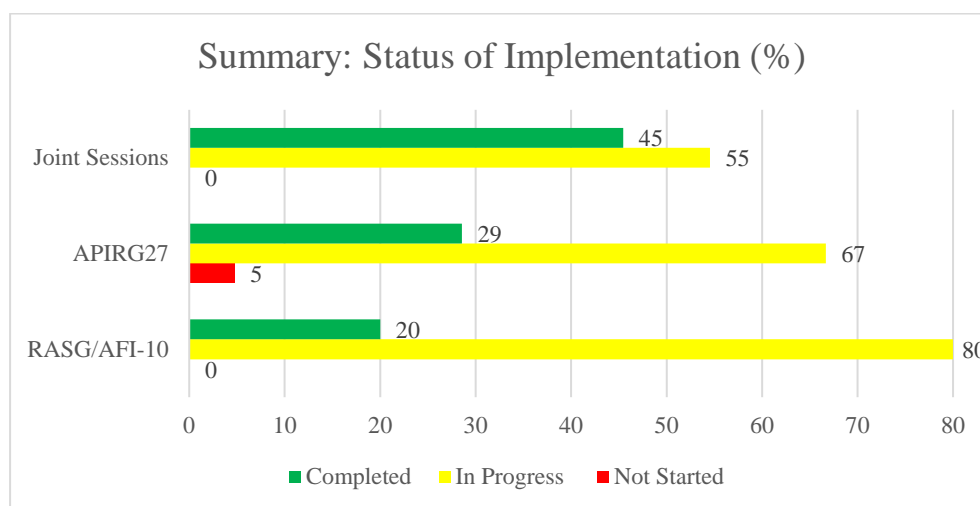


Figure 1 : État de mise en œuvre des conclusions et décisions de APIRG/27 et RASG-AFI/10

2.3.2. La réunion a noté le faible niveau de mise en œuvre des conclusions et décisions et a souligné l'importance d'améliorer la clarté et la facilité d'utilisation des rapports de données. Dans ce contexte, le Secrétariat a étudié d'autres approches pour l'analyse et la présentation des données, et a proposé de structurer les informations par État et par domaine fonctionnel (par exemple, MET, CNS, ATM) afin de permettre une analyse plus ciblée et une prise de décision éclairée. Afin de soutenir cette initiative, les États ont été invités à donner leur avis sur l'approche proposée, en mettant particulièrement l'accent sur l'amélioration de la visualisation des données et le perfectionnement continu de la méthodologie. Un rapport d'avancement consolidé, reflétant ces améliorations et l'état d'avancement de la mise en œuvre, sera présenté lors de la prochaine réunion pour examen et discussion.

2.3.3. Afin de soutenir les mécanismes de renforcement du suivi et de coordination, une enquête sur les arrangements nationaux et organisationnels de suivi de la mise en œuvre des conclusions et décisions a été lancée au cours de la réunion. L'objectif de l'enquête était de recueillir des informations sur la manière dont les États et les organisations de la région AFI intègrent les conclusions et les décisions des réunions régionales et mondiales dans leurs stratégies nationales et organisationnelles en tant que partie intégrante de leur processus de planification et de mise en œuvre. Les résultats de l'enquête figurent à l'**annexe 3** du présent rapport.

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR : COORDINATION DES ACTIVITÉS DE L'AASPG

3.1. Résultats de la réunion PRCC/1

- 3.1.1. La réunion a noté les résultats de la Première réunion du Comité d'examen et de coordination des programmes de l'AASPG (PRCC/1) qui s'est tenue à Dakar, au Sénégal, les 11 et 12 septembre 2025. Le PRCC/1 s'est penché sur les questions liées à l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans le plan régional de navigation aérienne.
- 3.1.2. La réunion a salué les résultats de l'examen des rapports des réunions des sous-groupes AAO, IIM et SMO par le PRCC/1 et a également pris acte des orientations fournies par le PRCC/1 pour la finalisation de l'ordre du jour et du programme de travail de la réunion de l'AASPG/1, ainsi que des notes de travail connexes.
- 3.1.3. La réunion a pris note des préoccupations soulevées par le PRCC concernant le manque de données sur la mise en œuvre des Blocs Constitutifs de Base (BBB) par les États, et a chargé le Secrétariat de développer un module complémentaire à la plateforme AANDD afin de faciliter le suivi et le reporting de la mise en œuvre des BBB.
- 3.1.4. La réunion a salué les orientations de la réunion PRCC/1 concernant la préparation du Sommet sur les Services de navigation aérienne (ANS) et a félicité les Sous-groupes pour avoir identifié les projets pertinents à inclure dans le catalogue de projets du Sommet ANS.
- 3.1.5. Notant les difficultés rencontrées dans la collecte des données relatives à la préparation du rapport annuel sur la sécurité et la navigation aérienne, la réunion a exhorté les États et les parties prenantes à fournir les informations en temps utile, et a chargé le Secrétariat de coordonner la finalisation du rapport d'ici le 31 décembre 2025.

3.2. Point sur les dispositions transitoires de l'AASPG

- 3.2.1. La réunion a rappelé les décisions APIRG/27 et RASG-AFI/10 sur la fusion des deux groupes en une nouvelle entité dénommée Groupe Afrique – océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG) ainsi que les dispositions transitoires.
- 3.2.2. La réunion a noté avec satisfaction que les actions visant à assurer la transition des groupes APIRG et RASG-AFI vers la nouvelle entité AASPG avaient été accomplies avec succès, notamment la demande d'approbation de l'AASPG par le Conseil de l'OACI et la mise en place de tous les organes contributeurs de l'AASPG. La réunion a reconnu que le nouveau groupe est à présent pleinement opérationnel et que ses organes contributeurs mènent effectivement leurs activités respectives. La réunion a félicité le Secrétariat pour le travail accompli.

3.3. Domaines et activités communs des sous-groupes de l'AASPG

- 3.3.1. La réunion a examiné la liste actualisée des domaines et activités communs aux sous-groupes de l'AASPG (AAO, IIM et SMO) et aux Plans AFI. Avec la mise en place de la structure de l'AASPG, il est nécessaire de réorganiser ces domaines communs et les activités associées entre les organes contributeurs de l'AASPG et les Plans AFI afin de garantir la cohérence et l'efficacité, tout en évitant la duplication d'effort et les conflits éventuels. La réunion a par conséquent approuvé les domaines et activités communs actualisés, présentés à l'**annexe 4**.

3.4. Point sur les Objectifs de sécurité d'Abuja et l'intégration des objectifs des Services de navigation aérienne

- 3.4.1. La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a fait le point sur les Objectifs de sécurité d'Abuja (AST) révisés et approuvés en décembre 2024 par le Comité technique spécialisé (STC) de la Commission de l'Union Africaine sur le transport, les infrastructures transcontinentales et inter-régionales, l'énergie et le tourisme (STC-TTIIIE). La note de travail a décrit les progrès réalisés dans le processus d'alignement des Objectifs de sécurité d'Abuja sur les Plans mondiaux et régionaux de sécurité et de navigation aérienne de l'OACI, la méthodologie de mise en œuvre structurée adoptée, ainsi que les mécanismes de suivi et de responsabilité. La réunion a noté qu'un projet de Plan d'action pour les c de sécurité d'Abuja (2025–2030) était en cours d'élaboration afin de fournir aux États des orientations supplémentaires pour la mise en œuvre de ces cibles. Dans ce contexte, la réunion a souligné qu'en établissant le Cadre de Suivi et de reporting, la CAFAC devrait s'efforcer d'éviter aux États la duplication des exigences de reporting, en tenant compte des outils existants de collecte et de reporting des données de l'OACI, y compris le Cadre en ligne (OLF), iSTARS et d'autres plateformes pertinentes de l'OACI. La réunion a formulé la conclusion suivante :

AASPG/1 Conclusion 1/02 : Révision des Objectifs de sécurité d'Abuja					
Pourquoi :	<i>Afin de favoriser la mise en œuvre des Objectifs de sécurité d'Abuja (AST) révisés de 2024,</i>				
Quoi :	<p><i>a) Les États sont encouragés à intégrer les AST révisés dans leurs plans nationaux de sécurité de l'aviation respectifs et à mettre en place les plans d'action correspondants ; et</i></p> <p><i>b) La CAFAC est invitée à mettre en place un cadre de suivi et de reporting d'ici le mois de mars 2026 afin d'aider les États et les entités régionales à rendre compte régulièrement de mise en œuvre.</i></p>				
Qui :	<p><i>a) États</i></p> <p><i>b) CAFAC</i></p>				
Quand :	<i>b) 31 mars 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Les Objectifs de sécurité d'Abuja révisés sont intégrés dans les plans nationaux pour la sécurité de l'aviation ; Le cadre de suivi et de reporting de la mise en œuvre des Objectifs de	Moyens de collecte des données	Rapport de la CAFAC à l'AASPG

			sécurité d'Abuja est mis en place.		
--	--	--	------------------------------------	--	--

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR : MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE SÉCURITÉ ET DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, Y COMPRIS LES PRIORITÉS FIXÉES DANS LES PLANS RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET DE NAVIGATION AÉRIENNE

4.1. Résultat de la huitième réunion du sous-groupe Exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG8)

4.1.1. La réunion a noté les résultats de la huitième réunion du sous-groupe Exploitation des aéroports et de l'espace aérien d'APIRG (AAO/SG8) qui s'est tenue du 14 au 18 juillet 2025 à Dakar, au Sénégal. Soixante-dix-neuf (79) participants issus de dix-huit (18) États et de cinq (5) Organisations internationales et régionales ont assisté à la réunion.

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

4.1.2. La réunion a noté les initiatives en cours prises par les Bureaux régionaux de l'OACI pour améliorer la collecte de données sur la mise en œuvre des éléments ASBU dans la région grâce à l'outil de rapport ASBU complet hébergé sur la plateforme AANDD et au tableau de bord de rapport ASBU hébergé sur iSTARS. La réunion a salué l'organisation des deux (2) ateliers de familiarisation sur le tableau de bord ASBU par le Bureau régional ESAF en mars et juin 2025, ainsi que l'atelier régional sur l'AANDD et l'outil ASBU organisé par le Bureau WACAF en septembre 2025 pour la région AFI.

Sommet ANS de la région AFI

4.1.3. Les participants à la réunion ont été informés des progrès réalisés dans la préparation du Sommet ANS, qui comprend un cadre révisé et une liste minimale de projets proposés dans les domaines AOP, ATM, PANS-OPS et SAR. Cette liste a été établie en fonction des objectifs du sommet et des écarts observés au niveau régional dans ces domaines. Le cadre révisé comprend des activités qui seront menées jusqu'en 2027, compte tenu de la complexité et de l'importance du programme. Le cadre révisé est présenté à l'**annexe 5** du présent rapport.

État d'avancement des projets ATM/SAR

4.1.4. La réunion a noté que huit équipes projet en ATM/SAR sont actuellement actives, la plupart des projets montrant des progrès significatifs vers leurs livrables finaux. Cependant, des défis ont été identifiés, notamment un engagement limité de certains membres d'équipes projet, un soutien insuffisant des États, des contraintes liées à la coordination virtuelle et un accès limité aux fonds pour mener des activités. L'état global des progrès figure en **annexe 6** de ce rapport

Activités de l'équipe de gestion du projet d'espace aérien en cheminement libre (FRA PMT)

4.1.5. La réunion a noté des progrès constants dans la mise en œuvre de l'espace aérien à routes libres (FRA) dans toute la région AFI, y compris l'engagement du Ghana, du Nigeria, de l'Ouganda, de l'ASECNA et de l'Île Maurice. La réunion a examiné l'impact de la mise en œuvre du FRA transfrontalier sur les opérations dans la zone de cheminement aléatoire

de l'Océan Atlantique (AORRA) et a convenu de la nécessité pour les Fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) concernés d'assurer une coordination et un alignement adéquats des points d'entrée et de sortie vers/depuis l'espace aérien FRA avec les points d'entrée/de sortie existants de l'AORRA.

- 4.1.6. La réunion a également noté la mise à jour sur les essais menés sur les itinéraires privilégiés par l'utilisateur (UPR), avec la participation volontaire de cinq compagnies aériennes africaines (Ethiopian Airlines, Kenya Airways, RwandAir, Royal Air Maroc et EgyptAir).

Activités de l'Équipe de gestion de projet AAMP

- 4.1.7. Des progrès ont également été rapportés concernant la révision du document du Plan Directeur ATM AFI, qui sera soumis à échéance à une future réunion AAO/SG pour examen.

Activités de l'Équipe de gestion de projet du Plan de mesures d'exception ATM (ATM CP PMT)

- 4.1.8. La réunion a noté les mises à jour sur des différentes activités liées aux mesures d'exception ATM entreprises par l'Équipe de gestion de projet (PMT) et les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, ainsi que de la coordination avec les FIR adjacentes à la région AFI. Ces activités comprenaient la mise en place d'une nouvelle route d'urgence dans la FIR de Khartoum au-dessus du Soudan du Sud, au-delà du niveau de vol 245, la gestion des événements d'exception qui impliquaient la République démocratique du Congo, le Mali, le Togo, le Niger et le Soudan du Sud, entre autres.

- 4.1.9. La réunion a également noté la transition du plan de contingence ATM régional vers un cadre régional d'arrangement de contingence ATM (RACF) conformément à l'annexe 11 de l'OACI - *Services de la circulation aérienne* et les résultats de la 14^{ème} Conférence de navigation aérienne sur le cadre d'arrangement de résilience de l'espace aérien.

Activités relatives aux informations sur les vols et les flux pour un environnement collaboratif (FF-ICE)

- 4.1.10. La réunion a été mise à jour sur les activités de l'équipe projet FF-ICE PMT depuis AAO/SG7, incluant un webinaire régional organisé en mars 2025 sous le thème « Démystifier le FF-ICE », visant à sensibiliser et à favoriser la compréhension du concept. Les défis rencontrés dans la mise en œuvre comprenaient une disponibilité limitée des membres de l'équipe projet et des retards dans la publication du Volume II du Document 9965 de l'OACI.

Coopération civile-militaire (CMC) dans les activités ATM

- 4.1.11. La réunion a noté que l'Équipe projet AFI sur la coopération civile-militaire (CMC) avait lancé une campagne d'enquête auprès des quarante-huit (48) États de la région AFI sur l'état de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI relatives à la coopération civile-militaire dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM), environ 52 % des États ayant répondu à l'enquête au moment de la réunion.

Activités liées au Concept d'espace aérien PBN et aux trajectoires et espace aérien optimisés de la région AFI (PBN-AORTA)

- 4.1.12. La réunion a noté que l'équipe projet PBN-AORTA, en coordination avec le Secrétariat, a mené une enquête régionale sur l'état de l'organisation et de la gestion de l'espace aérien, et a révisé ses termes de référence tels que figure à l'**Annexe 7** de ce rapport. La réunion a adopté la décision suivante.

AASPG/1 Décision 1/03 : Révision du mandat de l'Équipe de gestion de projet PBN AORTA					
Pourquoi :	<i>Afin d'améliorer le travail de l'Équipe de gestion de projet PBN AORTA et de s'aligner sur l'évolution du GANP et de l'eANP AFI,</i>				
Quoi :	<i>Le mandat révisé de l'Équipe de gestion de projet PBN AORTA 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"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : N/A	Moyens de collecte des données	N/A

Activités de l'Équipe de gestion des flux de trafic aérien

4.1.13. La réunion a noté les progrès réalisés dans la mise en place de l'Équipe projet sur la gestion des flux de trafic aérien de la région AFI (AFI ATFM PMT), dont la réunion de lancement a eu lieu en octobre 2025.

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

4.1.14. La réunion a noté et félicité l'équipe d'experts techniques SAR (SAR TET) pour ses contributions au développement de la documentation SAR telle que listée à l'**Annexe 8** qui comprenaient un questionnaire d'analyse des écarts et divers documents génériques en anglais et en français visant à améliorer les activités SAR dans la région. La réunion a adopté la conclusion suivante :

AASPG/1 Conclusion 1/04 : Documents génériques SAR pour la région AFI					
Pourquoi :	<i>Afin de soutenir les États de la région AFI dans la mise en œuvre d'un service de recherche et sauvetage (SAR) efficace et de garantir la fluidité des opérations transfrontalières de recherche et sauvetage</i>				
Quoi :	<i>a) Les documents génériques SAR pour la région AFI en anglais et en français sont approuvés.</i> <i>b) Le Secrétariat veillera à la diffusion en temps opportun des documents génériques et aidera les États à les adapter à leurs besoins.</i> <i>c) Les États sont exhortés à mettre à jour leurs documents SAR en s'appuyant sur les documents génériques SAR.</i>				
Qui :	<i>a) AASPG</i> <i>b) OACI</i> <i>c) États</i>				
Quand :	<i>a) 7 novembre 2025</i> <i>b) et c) 31 octobre 2027</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : États disposant de documents	Moyens de collecte des données	Rapport annuel SAR Rapport TET

			SAR personnalisés basés sur les documents génériques partagés		Rapport du Secrétariat au sous-groupe AAO
--	--	--	---	--	---

Plan de recherche et sauvetage AFI

4.1.15. La réunion a noté le nouveau cadre de performance SAR détaillant les domaines de performance clés et les cibles de performance pour le cycle 2025-2028. La version française et la version anglaise amendée du Plan SAR AFI sont jointes au présent rapport en **annexes 9 et 10** respectivement. La réunion a adopté la conclusion suivante :

AASPG/I Conclusion 1/05 : Mise à jour du Plan SAR de la région AFI					
Pourquoi :	<i>Afin d'améliorer et d'harmoniser la mise en œuvre du plan SAR dans la région AFI</i>				
Quoi :	<i>a) La version anglaise amendée et la nouvelle version française du Plan SAR de la région AFI pour le cycle 2025-2028 sont approuvées.</i> <i>b) Les États sont exhortés à mettre à jour leurs Plans nationaux afin de se conformer au Plan SAR de la région AFI.</i>				
Qui :	<i>a) AASPG</i> <i>b) États</i>				
Quand :	<i>a) 7 novembre 2025</i> <i>b) 31 octobre 2027</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Nombre d'États disposant de Plans nationaux SAR mis à jour	Moyens de collecte des données	Rapport annuel d'enquête SAR AFI

Initiative « Remote Towers » (ATS numérique)

4.1.16. La réunion a noté des travaux en cours sur l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) pour la fourniture de services de la circulation aérienne numériques (DATS) et a appelé les États à participer davantage à cette initiative.

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

4.1.17. La réunion a noté les résultats de la 14^{ème} Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) qui s'est tenue en 2024 à Montréal, au Canada y compris les avantages opérationnels, économiques et environnementaux potentiels attendus de la réduction de la séparation horizontale dans les FIR de la région AFI, qui est considérée comme une proposition pertinente à considérer davantage dans la région. La réunion a examiné le document de projet AFI 30/10 proposé et les termes de référence correspondants, qui figurent aux **annexes 11 et 12** du présent rapport. La réunion a adopté la conclusion suivante à l'appui de la proposition :

AASPG/1 Conclusion 1/06 : Création de l'Équipe de gestion de projet AFI 30/10					
Pourquoi :	<i>Afin d'améliorer et d'optimiser la gestion du trafic aérien dans les espaces aériens continentaux et océaniques de la région AFI et de garantir la mise en œuvre rapide et efficace de la réduction de la séparation longitudinale.</i>				
Quoi :	<i>a) L'Équipe de gestion de projet AFI 30/10 est créée. Les Termes de référence et le document de projet associé sont approuvés.</i> <i>b) Le Secrétariat et les États doivent coordonner la sélection des membres de l'équipe de projet qualifiés.</i>				
Qui :	<i>a. AASPG</i> <i>b. OACI et États</i>				
Quand :	<i>a. 7 novembre 2025</i> <i>b. 31 mars 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Membres de l'Équipe de gestion de projet AFI 30/10 sélectionnés Indicateur 2 : Équipe de gestion de projet AFI 30/10 créée	Moyens de collecte des données	Rapport de la réunion AAO SG/9

Développement dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT)

- 4.1.18. La réunion a noté que le groupe Directeur de la SAT (SAT SG), qui avait tenu sa deuxième réunion en décembre 2024 à Dakar, au Sénégal, avait mis en place un groupe de travail chargé d'élaborer des mécanismes visant à remédier au manque d'efficacité de la coordination dans la gestion des véhicules spatiaux et des plates-formes aériennes de haute altitude transitant par les FIR SAT lors du lancement et retour.
- 4.1.19. À la suite des informations fournies sur la nécessité d'inclure d'autres domaines ANS tels que AIS, MET et SAR dans le périmètre du mandat SAT, la réunion a demandé au Secrétariat de coordonner les mesures nécessaires pour garantir leur inclusion.

Mise à jour sur la fourniture de l'ATS à ASECNA

- 4.1.20. La réunion a noté des changements de procédures, des avancées techniques et des améliorations opérationnelles dans l'espace aérien ASECNA, notamment le service de surveillance ATC, la prise en compte de l'impact des interférences radioélectriques (RFI) avec les systèmes mondiaux de navigation par satellites (GNSS) sur l'ADS-B, l'organisation de l'espace aérien, la mise en œuvre du concept d'espace aérien en cheminement libre et l'amélioration de la coordination des organismes ATS. La réunion a félicité l'ASECNA pour ces mises à jour.

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

4.1.21. La réunion a noté le point fait par l'ASECNA lors de la réunion AAO/SG8, sur l'initiative prise en matière de résilience de la gestion du trafic aérien dans son espace aérien, qui comprenait un exercice de simulation de contingence ATM de niveau 2 dans l'UTA de Lomé en février 2025, un plan pour des exercices de contingence ATM à plus grande échelle qui seraient entrepris d'ici la fin 2025 ainsi qu'en 2026, et qui impliqueraient des FIR telles que Brazzaville, Dakar, N'Djamena, Niamey et Antananarivo.

Mise en œuvre des éléments ASBU dans l'espace aérien ASECNA

4.1.22. La réunion a également noté les informations fournies par l'ASECNA lors de la réunion AAO/SG8, indiquant que les éléments ASBU à mettre en œuvre par l'ASECNA ont été identifiés et priorisés dans les domaines de la performance de la navigation aérienne, dans le cadre de son plan de service et d'équipement pour soutenir les objectifs stratégiques de l'agence. Le statut de mise en œuvre des différents éléments a également été fourni avec certains éléments réalisés tandis que d'autres étaient à environ 40 % et 90 % de mise en œuvre.

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

4.1.23. La réunion a salué toutes les réalisations de l'ASECNA dans le domaine de l'espace aérien en matière de CPDLC et a appelé à une collaboration régionale accrue entre les ANSP, notamment en ce qui concerne le partage des données de surveillance et d'expertise lors du déploiement de projets clés tels que l'AIDC.

Certification des aérodromes

4.1.24. La réunion a noté que le taux de certification des aérodromes régionaux s'élève à 44,8 %, ce qui reste en dessous de l'objectif convenu de 48 % fixé pour juin 2025 lors de la réunion AAO/SG7. Par région, le taux de certification est de 54,8 % pour ESAF et de 33,8 % pour WACAF.

Activités de l'Équipe projet de certification des aérodromes

4.1.25. La réunion a noté que l'équipe projet avait examiné le document existant relatif au projet de certification des aérodromes de la région AFI, qui sert de cadre pour aider les États/aéroports, et avait proposé une version révisée afin d'introduire une plus grande flexibilité, des méthodologies spécifiques à chaque région et des mécanismes de soutien stratégique qui tiennent compte des enseignements tirés des activités d'assistance précédentes et des défis opérationnels actuels dans la région AFI. L'Équipe de gestion de projet a également informé la réunion qu'elle avait révisé les listes de vérification relatives à la mise en œuvre des dispositions du PANS-Aérodromes, qui seront examinées lors de la prochaine réunion du sous-groupe AAO.

Mise en œuvre des exigences opérationnelles clés pour les aérodromes

4.1.26. La réunion a noté que le taux de mise en œuvre des exigences opérationnelles clés des aérodromes reste faible, soulignant la nécessité d'une attention et d'un soutien accrus. Au 18 juillet 2025, les taux de mise en œuvre s'élevaient à 52,5 % pour la RST, 59,4 % pour le GRF et 23,4 % pour l'ACR-PCR. Il a également été noté que le Bénin, le Kenya, l'Afrique du Sud et l'Ouganda sont les États ayant mis en œuvre l'ACR-PCR à ce jour. L'état détaillé de la mise en œuvre par État est fourni à l'**Annexe 13**.

Prise de décision collaborative aux aéroports (A-CDM)

4.1.27. Le Secrétariat a indiqué que le taux de mise en œuvre de l'élément sur la prise de décision collaborative aux aéroports (A-CDM) dans la région AFI s'élève actuellement à 28 %.

Activités de l'Équipe projet A-CDM

4.1.28. La réunion a noté que l'équipe projet A-CDM avait finalisé le projet de guide de mise en œuvre A-CDM dans la région AFI et organisé un atelier les 11 et 12 juin 2025. La réunion a également noté que l'Équipe de gestion de projet avait élaboré un Document de projet de mise en œuvre A-CDM qui sera examiné lors des réunions trimestrielles du sous-groupe AAO. Le guide de mise en œuvre A-CDM est joint en **annexe 14**. La réunion a adopté la décision suivante :

AASPG/I Décision 1/07 : Approbation du guide de mise en œuvre A-CDM pour la région AFI					
Pourquoi :	<i>Afin de soutenir la mise en œuvre harmonisée de l'A-CDM dans la région</i>				
Quoi :	<i>Le guide de mise en œuvre A-CDM 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"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : N/A	Moyens de collecte des données	N/A

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

4.1.29. La réunion a noté que l'équipe projet sur la formation et de qualification du personnel technique avait achevé et mis à jour le projet de document reflétant les consultations menées avec les organismes régionaux de formation et décrit une approche visant à relever les principaux défis signalés par les États. Le document de projet sera examiné lors des réunions trimestrielles du sous-groupe AAO avant d'être soumis à la prochaine réunion du sous-groupe AAO pour examen.

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

4.1.30. La réunion a noté qu'une équipe d'experts de la région WACAF avait rédigé un guide de mise en œuvre afin d'aider les États à mettre en œuvre les dispositions ACR-PCR, tout en reconnaissant que la mise en œuvre dans la région accusait un retard. La réunion a par conséquent formulé la conclusion suivante :

AASPG/I Conclusion 1/08 : Mise en œuvre de la méthode ACR-PCR dans la région AFI	
Pourquoi :	<i>Que, afin de favoriser la mise en œuvre de la méthode ACR/PCR dans la région AFI, applicable depuis le 28 novembre 2024</i>
Quoi :	<p><i>a. Les États sont invités à communiquer leurs plans d'action pour la mise en œuvre des ACR-PCR à partir du 30 mars 2026, puis chaque trimestre jusqu'à la mise en œuvre complète.</i></p> <p><i>b. Les États sont encouragés à utiliser le guide de mise en œuvre de la méthode ACR-PCR selon le cas.</i></p>
Qui :	AASPG
Quand :	<p><i>a. 30 mars 2026</i></p> <p><i>b. 7 novembre 2025</i></p>
Suivi de la mise en œuvre	

Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	<p>Indicateur 1 : Pourcentage des États ayant soumis un plan d'action</p> <p>Indicateur 2 : Nombre d'États déclarant utiliser le guide pour la mise en œuvre</p>	Moyens de collecte des données	Rapports au Secrétariat
--------------	---	-------------	--	--------------------------------	-------------------------

Mise en œuvre de l'Amendement 18 à l'Annexe 14, Volume I ; et de l'Amendement 10 à l'Annexe 14, Volume II

- 4.1.31. La réunion a noté la complexité et les implications importantes sur le plan infrastructurel et organisationnel associées aux nouvelles dispositions de l'Amendement 18 à l'Annexe 14, Volume 1, en particulier celles relatives aux Surfaces de Limitation d'Obstacles ; ainsi que dans l'Amendement 10 à l'Annexe 14, Volume II, sur les surfaces de limitation d'obstacles et le SMS pour les héliports.
- 4.1.32. La réunion a invité les Bureaux régionaux ESAF et WACAF, en coordination avec les RSOO et les Organisations internationales, à organiser des ateliers de sensibilisation afin de favoriser la mise en œuvre rapide des nouvelles dispositions. Les États ont été encouragés à élaborer des plans de mise en œuvre qui serviront de guides pour respecter les dates d'entrée en vigueur de ces dispositions. La réunion a également noté que le Bureau régional ESAF de l'OACI, à l'invitation de la SASO et de la République de Zambie, organiseront du 18 au 21 novembre 2025 à Lusaka, en Zambie, un atelier de sensibilisation sur les nouvelles SARP relatives à l'Annexe 14 concernant les surfaces de limitation d'obstacles.

Initiatives des États et des Organisations en l'exploitation des aéroports (AOP)

- 4.1.33. La réunion a noté le partage d'expérience du Sénégal sur l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé le 9 mai 2024. Il s'agissait d'un Boeing 737-300 assurant la liaison entre Dakar et Bamako, qui a fait une sortie de piste à l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) après deux tentatives de décollage.
- 4.1.34. Le Nigeria a fait part également des progrès réalisés dans la mise en œuvre du report des conditions de surface des pistes (GRF), à commencer par la création de son équipe de mise en œuvre au niveau national le 29 avril 2021, qui comprend les équipes chargées de la sécurité des pistes.

Efficacité des Équipes projet d'exploitation des aéroports

- 4.1.35. La réunion a noté que la liste actuelle des membres des équipes projet n'est pas à jour y compris les représentants d'État à la retraite et des membres inactifs, mais omet aussi certains membres actifs. La réunion a demandé au Secrétariat de coordonner ses efforts avec les États et de mettre à jour la liste. Afin d'améliorer l'efficacité la réunion a recommandé la révision des termes de référence des équipes projet Certification des aéroports et A-CDM.

Activités nécessitant la coordination avec les Sous-groupes IIM et SMO

- 4.1.36. La réunion a souligné la nécessité d'éviter la duplication d'effort et a identifié les points suivants qui doivent faire l'objet d'une coordination avec les sous-groupes IIM et SMO : Surveillance de la sécurité RVSM, initiatives en matière de sécurité des pistes, gestion des périls fauniques, résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC),

gestion de la base de données sur les carences de la navigation aérienne, mise en œuvre des éléments ASBU, nouveaux problèmes de navigation aérienne susceptibles de constituer une menace pour l'aviation civile, analyse des événements ATS liés aux aérodromes et à l'espace aérien, et intégration des nouveaux entrants dans la gestion du trafic aérien et des éléments liés au nord géographique.

Défis de mise en œuvre du Sous-groupe

4.1.37. La réunion a également pris note de certains défis majeurs de mise en œuvre et de leurs causes sous-jacentes, notamment l'inconsistance du reporting par les États des carences de navigation aérienne et l'état d'avancement de la mise en œuvre des conclusions de l'AASPG, la disponibilité limitée des experts pour soutenir les activités du sous-groupe, la participation irrégulière des experts des États aux réunions et activités du sous-groupe AAO, les défis liés à la coordination des événements de contingence ATM dans la région AFI et la nécessité d'émettre des lettres de nomination formelles des experts participant aux activités SAT.

Points nécessitant l'attention de l'OACI

4.1.38. La réunion a pris note du défi en matière de préparation aux situations d'urgence dans les aérodromes et a demandé à l'OACI de soutenir la région notamment à travers la mise à disposition des experts pour faciliter des ateliers dans la mesure du possible.

Mandat du Sous-groupe

4.1.39. La réunion a noté que les évolutions dans stratégie mondiale pour la modernisation des services de navigation aérienne, tels que l'évolution du cadre ASBU, doivent être intégrés dans le mandat du sous-groupe. La réunion a décidé que les amendements proposés soient examinés lors de la prochaine réunion du sous-groupe AAO.

POINTS SUR LES ÉTATS ET LES ORGANISATIONS

Point sur la mise en œuvre des concepts UPR/FRA

4.1.40. L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) a fait le point sur la situation concernant l'état de mise en œuvre des concepts d'Itinéraire privilégié par l'usager (UPR) et d'Espace aérien en cheminement libre (FRA) dans la région AFI. Il a été rappelé qu'afin de préparer la transition vers le FRA, des essais d'Itinéraire privilégié par l'usager (UPR) ont été lancés en novembre 2023 par AFRAA et l'Organisation des fournisseurs de services de navigation aérienne civile (CANSO), sous la coordination de l'équipe de gestion de projet FRA de l'AASPG, couvrant huit Régions d'information de vol (FIR) dans les zones WACAF et ESAF. Ces essais ont été menés en s'inspirant de la mise en œuvre réussie des concepts FRA et UPR dans une autre région de l'OACI, à savoir l'Amérique latine.

4.1.41. Le concept FRA a été publié dans six FIR dont celles de l'ASECNA (Brazzaville, Dakar, N'Djamena, Niamey), de la GCAA (FIR d'Accra) et de la NAMA (FIR de Kano). Trois autres FIR (Kinshasa, Roberts et Sal) préparent actuellement la publication mais ont déjà intégré les procédures DCT (cheminement direct). L'approche régionale s'appuie sur une mise en œuvre par étapes : cheminements directs tactiques → DCT planifiable → FRA local → FRA transfrontalier.

4.1.42. Les essais dans la zone WACAF ont concerné au départ cinq compagnies aériennes (Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Royal Air Maroc, EgyptAir et RwandAir). Ils ont été ensuite étendus à la compagnie Asky Airlines. Les compagnies aériennes participantes ont mené des cycles d'essai d'une durée d'un jour, trois jours, sept jours, trente jours et quatre-vingt-dix jours, validant ainsi la faisabilité opérationnelle et les avantages sur

plusieurs paires de villes. La coordination opérationnelle entre les FIR a été un facteur clé dans la réussite de ces essais, malgré les défis rencontrés à savoir les ressources humaines limitées et le manque d'outils de coordination en temps réel.

- 4.1.43. Un atelier conjoint UPR/FRA organisé à Dakar du 22 au 26 septembre 2025 a réuni des ANSP et des exploitants aériens. Les participants à l'atelier ont convenu d'arrêter la phase d'essai et de passer au déploiement opérationnel complet des UPR dans la zone WACAF, à compter du 30 octobre 2025. Les principaux résultats de l'atelier ont notamment été la validation de 30 UPR dans l'espace aérien de la zone WACAF, qui sont entrés en vigueur le 30 octobre 2025, avec l'engagement des ANSP de la zone WACAF à traiter toute nouvelle demande UPR dans un délai de 48 heures. Les avantages annuels estimés pour six compagnies aériennes participantes sont les suivants :
- i. Gain de temps de vol : Au total, 58 jours de temps de vol économisés.
 - ii. Économie de carburant : Au total, 5000 tonnes de carburant économisées.
 - iii. Réduction des émissions de CO₂ : Au total, 16 000 tonnes d'émissions de CO₂ évitées.
 - iv. Une économie totale de 17 millions de dollars américains sur les coûts de carburant.
- 4.1.44. L'atelier a également convenu de la date cible du 31 juin 2025 pour la mise en œuvre transfrontalière du concept FRA dans toutes les FIR de la région AFI. L'atelier a également examiné et validé la feuille de route pour les essais du concept UPR dans la zone ESAF ainsi que la transition vers la mise en œuvre complète du concept FRA dans les FIR de la zone ESAF.
- 4.1.45. La réunion a apprécié et salué le travail bien coordonné accompli par AFRAA, l'équipe de gestion de projet FRA, les Bureaux régionaux de l'OACI, les ANSP et toutes les parties prenantes. La réunion a encouragé la poursuite des travaux restants en vue de la mise en œuvre complète du concept FRA dans l'ensemble de l'espace aérien de la région AFI.

Position de l'IATA concernant la rationalisation du projet FF-ICE

- 4.1.46. La réunion a été informée de la position de l'IATA concernant la mise en œuvre du projet FF-ICE, notamment les éléments nécessaires pour garantir la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes. Il a été noté que, comme c'est le cas actuellement, le plan de vol FPL2012 est limité par des champs de données restreints, ce qui empêche l'envoi d'informations de vol essentielles telles que les performances de l'aéronef, l'intention de trajectoire, les contraintes opérationnelles et les capacités de navigation avancées. Ces limitations entraînent des calculs de trajectoire inexacts et des rejets inutiles de plans de vol.
- 4.1.47. L'IATA a également souligné que le FF-ICE, soutenu par le format FIXM et utilisant l'échange d'informations aéronautiques et météorologiques via les formats AIXM et IWXXM respectivement, permettra une planification plus précise des trajectoires. Les systèmes informatiques de planification des vols (CFPS) des compagnies aériennes doivent être compatibles SWIM pour pouvoir utiliser et partager efficacement ces données. Cependant, la réunion a souligné les défis à relever, notamment la fragmentation des mises en œuvre régionales, les obstacles financiers et la dépendance à l'égard de réseaux obsolètes tels que l'AFTN.
- 4.1.48. La réunion a pris note du soutien apporté par l'IATA à la mise en œuvre du FF-ICE, sous réserve du déploiement de l'infrastructure SWIM, de plans de transition coordonnés, de mises à niveau de l'automatisation des ANSP et de procédures de contingence robuste.

- 4.1.49. Le Secrétariat a également informé la réunion des initiatives en cours et prévues concernant la mise en œuvre du SWIM dans la région AFI. Ces initiatives englobent la mise en place d'une équipe de gestion de projet SWIM d'ici le 31 décembre 2025, ainsi que la planification d'ateliers SWIM pour 2025 et 2026.
- 4.1.50. La réunion a salué le soutien apporté par l'IATA et toutes les parties prenantes, et a appelé à la poursuite et au renforcement des efforts de collaboration afin d'assurer une transition efficace et rapide vers le FF-ICE dans la région AFI.

Initiatives stratégiques visant à pallier la pénurie de contrôleurs aériens (ATCO) dans la région AFI

- 4.1.51. L'organisation professionnelle IFATCA a fourni des informations sur la pénurie de contrôleurs aériens (ATCO) dans la région. Pour remédier à cette pénurie, IFATCA a proposé une initiative stratégique pour examen par la réunion. Cette initiative est axée sur le recrutement, la formation innovante et les stratégies efficaces de fidélisation visant à renforcer la durabilité et la résilience de la main-d'œuvre dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM).
- 4.1.52. IFATCA a souligné les principaux facteurs contribuant à la pénurie de main-d'œuvre, notamment les changements démographiques, les capacités limitées de formation et la migration professionnelle (fuite des cerveaux), et a proposé des solutions fondées sur des données et tournées vers l'avenir, conformes aux politiques d'IFATCA en matière de développement professionnel, de culture d'équité et de capacité ATM durable.
- 4.1.53. Les informations fournies ont également révélé que le recrutement des contrôleurs aériens était entravé par le manque de sensibilisation du public, les conditions d'admission restrictives et les ressources de formation insuffisantes. Elles ont souligné que les systèmes de formation dans la région souffraient d'infrastructures vieillissantes, d'une capacité de simulation limitée et d'un taux de départs d'employés élevé.
- 4.1.54. IFATCA a souligné qu'au vu des prévisions selon lesquelles des milliers de contrôleurs supplémentaires seront nécessaires dans toute la région au cours de la prochaine décennie, il est impératif d'adopter une approche coordonnée, stratégique et durable en matière de développement, de recrutement et de fidélisation des employés. Compte tenu de la pénurie actuelle et de la demande prévue en contrôleurs aériens, estimée par CAE à 2000 pour la région au cours des dix prochaines années, il est essentiel de se lancer dans un développement stratégique des compétences essentielles en soutenant des cadres de formation harmonisés et modernisés, alignés sur les bonnes pratiques de l'OACI et d'IFATCA, et en renforçant la rétention des talents à travers des conditions équitables, des perspectives de carrière et des programmes de bien-être. IFATCA a appelé la région à adopter la coopération régionale par le biais des plateformes de partage de connaissances qu'elle soutient.

Expérience du Cameroun en matière de gestion du risque faunique

- 4.1.55. La réunion a été informée des actions menées par le Cameroun pour gérer le risque faunique sur ses aéroports. Ces études avaient pour objectif d'identifier et de classer les espèces d'oiseaux et d'animaux présentes sur chaque plateforme aéroportuaire et à ses abords afin de déterminer celles présentant le plus grand risque pour la sécurité des aéronefs. Elles fournissent aux exploitants une cartographie détaillée de la faune associée à chaque aérodrome, constituant ainsi une base essentielle pour l'élaboration et la mise en œuvre de programmes efficaces de gestion du risque faunique.
- 4.1.56. Le Cameroun a par ailleurs informé la réunion qu'il est disposé à partager l'expertise acquise en matière de réalisation d'étude faunique avec les États de la région souhaitant

entreprendre des initiatives similaires. Le Cameroun a également informé la réunion qu'il avait prévu d'organiser en décembre 2025 un symposium sur la gestion du risque faunique. Tout en encourageant les États à participer au symposium, le Cameroun a indiqué que cet événement constituerait une plateforme d'échange et de concertation régionale sur les approches et solutions durables permettant de renforcer la sécurité de l'aviation face au risque faunique.

4.2. Résultat de la huitième réunion du sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information (IIM/SG8)

4.2.1. La réunion a été informée des résultats de la Huitième réunion du sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information (IIM/SG8), qui s'est tenue du 4 au 8 août 2025 à Nairobi, au Kenya. Quatre-vingt-quinze (95) participants issus de vingt-deux (22) États des régions ESAF et WACAF, et de six (6) Organisations, ont pris part à la réunion. La réunion a examiné dix (10) points inscrits à l'ordre du jour, tels qu'ils figurent dans le rapport de la réunion présenté à l'**annexe 15** du présent rapport et disponible sur <https://www.icao.int/WACAF/Pages/IIM-SG-8.aspx>

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

4.2.2. La réunion a élu M. Mukuka Besa, Ingénieur, Inspecteur principal AIS/PANS-OPS de la Zambie, et Mme Joyce Asante, Directrice de l'ingénierie de la sécurité du trafic aérien du Ghana, respectivement Président et Vice-présidente du Sous-groupe IIM. La décision suivante a été formulée en conséquence :

AASPG/I Décision 1/09 : Élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe					
Pourquoi :	<i>Que, afin guider les activités du Sous-groupe IIM,</i>				
Quoi :	<i>Les responsables suivants sont élus :</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>M. Mukuka Besa, Ingénieur, Inspecteur principal – AIS/PANS-OPS, Autorité de l'aviation civile de la Zambie, en tant que Président ; et</i> • <i>Mme Joyce Asante, Directrice, Ingénierie de la sécurité du trafic aérien, Autorité de l'aviation civile du Ghana, en tant que Vice-présidente.</i> 				
Qui :	AASPG/I				
Quand :	7 novembre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/>	Indicateur	Sans objet	Moyens de collecte des données	Sans objet
	Non <input checked="" type="checkbox"/>	s			

État de mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB) liés aux domaines AIM, CNS et MET

4.2.3. La réunion a examiné l'état de mise en œuvre des BBB dans la région et exprimé des préoccupations concernant le faible niveau de supervision de la sécurité des BBB, comme indiqué à l'**annexe 16**. Elle a également souligné la nécessité d'avoir une vision claire et précise de l'état réel de mise en œuvre des BBB par les Fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) dans toute la région.

- 4.2.4. Fort de ce qui précède, la réunion a recommandé d'étudier d'autres mécanismes permettant de collecter des données fiables sur la mise en œuvre des BBB par les ANSP. En conséquence, la décision suivante a été adoptée :

AASPG/1 Décision 1/10 : Rapports effectifs sur la mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB)					
Pourquoi :	<i>Que, considérant le faible niveau d'information sur la mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB) dans la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>le Secrétariat doit proposer un mécanisme visant à aider les États dans le suivi et le reporting 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"/>	Indicateurs	Outil de suivi et reporting en place	Moyens de collecte des données	Rapport sur la mise en œuvre des BBB - Outil de suivi et de reporting

Mesures prises concernant les conclusions 27/16 et 27/17 de la réunion APIRG/27

- 4.2.5. La réunion a discuté des mesures prises concernant la conclusion 27/16 de l'APIRG/27 sur le suivi de la planification et de la mise en œuvre des éléments ASBU dans la région AFI et la conclusion 27/17 de l'APIRG/27 concernant la création de comités nationaux de coordination de la navigation aérienne.
- 4.2.6. La réunion a rappelé les ateliers et webinaires organisés depuis 2023 pour soutenir les points focaux nationaux dans la gestion des carences de la navigation aérienne, mais a noté la persistance des difficultés, notamment le nombre limité des rapports, l'inactivité ou l'inefficacité des comités de coordination, la sensibilisation insuffisante des points focaux et les retards dans le remplacement des points focaux ayant quitté leurs fonctions.
- 4.2.7. La réunion a par ailleurs rappelé que le nouveau module de suivi des éléments ASBU sur la plateforme AANDD était méconnu de nombreux points focaux et s'est félicitée de l'atelier organisé du 15 au 18 septembre 2025 par les Bureaux régionaux de l'OACI sur la gestion des carences de navigation aérienne et le suivi de la mise en œuvre des éléments ASBU.

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

- 4.2.8. La réunion a pris note du faible niveau de mise en œuvre des ASBU pour certains éléments, exprimé des préoccupations quant à l'exactitude des données en raison de la faible participation des ANSP, et a encouragé les États à renforcer la coordination avec les fournisseurs de services, conformément à la conclusion 27/17 d'APIRG.

Réalisations des projets IIM d'AASPG

- 4.2.9. La réunion a noté des dernières avancées concernant les projets IIM, en soulignant les réalisations et les défis liés à 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

4.2.10. Six (6) des huit (8) projets CNS ont fourni des rapports d'état d'avancement. Les quatre (4) projets sur la communication et les deux (2) projets sur la surveillance et le spectre ont enregistré des progrès significatifs, bien que plusieurs défis restent à relever. Aucun rapport d'avancement n'a été soumis pour les projets COM et NAV, indiquant des problèmes dans le suivi et la mise en œuvre.

Projets liés à la gestion des informations aéronautiques

4.2.11. La réunion a noté des progrès dans le lancement des projets AIM 4 et 5 du sous-groupe IIM visant à améliorer le suivi de la qualité des informations aéronautiques, à améliorer les NOTAM et à soutenir la mise en œuvre des ensembles de données cartographiques d'aérodrome et de procédure de vol aux instruments adoptés par APIRG/25. Sur la base des critères de sélection approuvés à IIM/SG7, deux équipes d'experts 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 de ces projets, salué la contribution des États et des organisations qui ont désigné des experts, et a encouragé les équipes projet à commencer leur travail.

Pour les projets liés à la météorologie aéronautique

4.2.12. Sur les cinq projets MET, seuls deux à savoir MET 3 et 4, ont fait état de progrès. MET 3 a fourni les coûts révisés et conduit des ateliers, et développe actuellement un concept d'opérations pour les services de météorologie de l'espace. MET 4 a réalisé une enquête sur les compétences et organisé un atelier. Des défis persistants ont été notés, notamment la formation limitée et la faible adoption de la réglementation, soulignant la nécessité d'un engagement plus fort de la part des États, d'un financement et d'un soutien adéquats des experts.

Redéfinition des projets IIM de l'AASPG

4.2.13. La réunion a rappelé les résultats des réunions APIRG/20 et APIRG/21, qui ont établi un catalogue consolidé de projets visant à aider les États à mettre en œuvre les SARP de l'OACI et les éléments ASBU. Bien que ces projets aient permis de réaliser des progrès notables, la région AFI continue de faire face à des défis persistants dans les domaines CNS, AIM et MET. Ces défis étaient attribués au déficit dans la conception des projets notamment des objectifs et des livrables peu clairs, un suivi et une évaluation inadéquats, une appropriation limitée, une coordination insuffisante et des délais non maîtrisés.

4.2.14. En réponse, la réunion est parvenue à un consensus sur l'adoption d'une gestion basée sur les résultats (RBM) permettant de définir des résultats clairs, de renforcer le suivi et d'assurer l'alignement sur le GANP de l'OACI et l'ANP de la région AFI. Les projets existants ont donc été revus et redéfinis en propositions fondées sur la RBM, tels que présentés dans les **annexes 17** pour le domaine CNS, **18** pour le domaine AIM et **19** pour le domaine MET. La décision suivante a été adoptée :

AASPG/I Décision 1/11 : Approbation des projets restructurés du Sous-groupe IIM dans les domaines CNS, AIM et MET					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'améliorer efficacement le soutien apporté aux États dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI et des éléments ASBU grâce à l'approche de gestion de projet,</i>				
Quoi :	<i>a) Les projets basés sur les résultats, issus de la restructuration des anciens projets CNS, AIM et MET, sont approuvés ; et</i> <i>b) Étant donné que les projets IIM basés sur les résultats découlent de la restructuration des projets IIM précédents, les activités des projets IIM précédents dans le cadre d'APIRG sont dissoutes.</i>				
Qui :	AASPG				
Quand :	7 novembre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Indicateurs	Sans objet	Moyens de collecte des données	Sans objet

Projet sur la mise en œuvre de normes de formation basée sur les compétences pour le personnel AIS

4.2.15. La réunion a rappelé que la dépendance du système ATM mondial à l'égard des données aéronautiques numériques exige un personnel AIS compétent en matière de systèmes d'information, de modèles de données, de formats d'échange et d'informatique. Conformément à l'Annexe 15 qui définit les compétences et la formation requises, la réunion a examiné et approuvé le projet intitulé « Mise en œuvre de normes de formation basée sur les compétences pour le personnel AIS dans la région AFI » tel que présenté à l'**annexe 20**. La réunion a adopté la décision suivante :

AASPG/I Décision 1/12 : Approbation du projet AIM sur la mise en œuvre de normes de formation basée sur les compétences pour le personnel AIS					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'aider les États dans la mise en œuvre des dispositions de l'OACI relatives aux compétences, connaissances, aptitudes et capacités requises pour les fonctions AIS, grâce à un modèle de compétences et à des exigences réglementaires spécifiques en matière de qualifications et de formation du personnel AIS,</i>				
Quoi :	<i>Le projet sur la « Mise en œuvre de normes de formation basée sur les compétences pour le personnel AIS (AIM-CBTS) » 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"/>	Indicateur ^s	Sans objet	Moyens de collecte des données	Sans objet

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

- 4.2.16. La réunion a discuté des défis liés à l'étalonnage des instruments MET basés sur la surface et à la fourniture d'informations sur le cisaillement du vent (WS) dans les aéroports. L'Annexe 3 exige des systèmes automatiques intégrés avec des affichages étalonnés dans les organismes de trafic aérien, des données traçables et une maintenance régulière, ainsi que des avertissements WS dans les aérodromes où les conditions l'exigent. De nombreux États de la région AFI ne sont toujours pas conformes, car ne disposant pas d'instruments de référence certifiés, de procédures documentées, d'un étalonnage régulier et traçable, de systèmes de détection WS, de personnel formé et de procédures coordonnées.
- 4.2.17. Afin de soutenir les États, la réunion a examiné deux projets sur **METCAL-AFI** (visant l'étalonnage et le contrôle des instruments MET), et **WARN-AFI**, (visant à améliorer les capacités d'alerte en cas de cisaillement du vent) tels que présentés dans les **annexes 21 et 22**. Les deux projets ont été reconnus comme essentiels, et le Secrétariat a été chargé de finaliser et de soumettre ces documents au PRCC. La décision suivante a été adoptée :

AASPG/I Décision 1/13 : Projets MET sur « l'étalonnage des capteurs et instruments météorologiques basés sur la surface » et sur « le renforcement des capacités d'alerte au cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI »					
Pourquoi :		<i>Que, afin d'aider les États à renforcer la précision, la traçabilité et la fiabilité des observations météorologiques, ainsi qu'à améliorer les alertes et les rapports sur les événements de cisaillement du vent dans la région AFI.</i>			
Quoi :		<i>Les projets suivants sont approuvés :</i> <i>a) Projet sur l'étalonnage des capteurs et instruments météorologiques basés sur la surface (METCAL-AFI) ; et</i> <i>b) Projet sur le renforcement des capacités d'alerte au cisaillement du vent pour des opérations aériennes plus sûres dans la région AFI (WRN-AFI).</i>			
Qui :		AASPG/I			
Quand :		7 novembre 2025			
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis		Oui <input type="checkbox"/>	Indicateur	Sans objet	Moyens de collecte des données
		Non <input checked="" type="checkbox"/>	S		

Point sur la mise en œuvre du modèle IWXXM dans la région AFI

- 4.2.18. La réunion a noté le point sur la mise en œuvre aux niveaux mondial et régional du modèle **IWXXM**, qui permet l'échange numérique d'informations météorologiques aéronautiques. Elle a rappelé que l'Annexe 3, depuis l'Amendement 78, impose la transition progressive du TAC vers le modèle IWXXM, et que l'Amendement 82 (en vigueur depuis novembre 2025) restructure l'Annexe 3 afin de soutenir le passage d'un environnement « centré sur les produits » à un environnement « basé sur l'information » dans le cadre du SWIM, conformément au GANP.

4.2.19. La réunion a exprimé son inquiétude quant à l'absence de messages IWXXM sur le SADIS dans la région AFI, tout en saluant la migration réussie de l'Afrique du Sud du réseau AFTN vers l'AMHS. Elle a également noté l'absence de liaison AMHS entre les RODB/IROG de Dakar et Pretoria. Pour combler ces carences, une consultation spécifique mise en place entre l'Afrique du Sud, le Sénégal et l'ASECNA a abouti à des solutions à court, moyen et long terme pour la mise en œuvre du modèle IWXXM dans la région. La réunion a adopté la conclusion suivante sur la base de cette consultation.

AASPG/I Conclusion 1/14 : <i>Mise en œuvre du modèle IWXXM dans la région AFI</i>	
Pourquoi :	<i>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"> <i>a) Les passerelles inter-régionales OPMET (IROG) de Dakar et Pretoria sont invitées à coordonner l'interconnexion du réseau d'ici juin 2026 ;</i> <i>b) IROG Dakar doit migrer des protocoles asynchrones vers le protocole Internet (IP) ;</i> <i>c) L'ASECNA est exhortée à :</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>i). mettre à niveau le système de traitement des messages des services de la circulation aérienne (ATS) de Dakar afin qu'il soit compatible avec la fonction de transfert de fichiers (FTBP) ;</i> <i>ii). accélérer la mise en œuvre du modèle IWXXM de la banque de données régionale OPMET (RODB) ; et</i> <i>iii). procéder à la mise en place d'une liaison VPN entre le RODB Dakar et le RODB Pretoria.</i> <i>d) Le Sénégal et l'Afrique du Sud, hôtes des deux bases de données régionales OPMET, doivent accélérer la planification et les tests opérationnels du format AMHS FTBP et IWXXM ;</i> <i>e) Les Centres de compilation des bulletins (BCC) MET de la région AFI doivent accélérer la planification et le déploiement opérationnel des échanges AMHS FTBP et IWXXM ; et</i> <i>f) Le Secrétariat doit :</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>i). coordonner avec l'ASECNA et la région SAM pour évaluer la faisabilité de l'installation d'un nœud REDIGII à Dakar afin de renforcer les capacités CNS dans toute la région AFI ; et</i> <i>ii). organiser un atelier/séminaire sur l'AMHS.</i>
Qui :	<ul style="list-style-type: none"> <i>. a) IROG Dakar et Pretoria</i> <i>. b) IROG Dakar</i> <i>. c) ASECNA</i> <i>. d) Sénégal et Afrique du Sud</i> <i>. e) États BCC</i> <i>. f) Secrétariat</i>
Quand :	<ul style="list-style-type: none"> <i>. a), b), c), d) 30 juin 2026</i> <i>. e) 31 décembre 2026</i> <i>. f) 30 novembre 2026</i>
Suivi de la mise en œuvre	

Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité IWXXM de la région AFI mise en œuvre • Évaluation de la faisabilité de l'installation du nœud REDIGII à Dakar terminée • Atelier sur l'AMHS organisé 	Moyens de collecte des données	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport sur les essais de capacité IWXXM. • Rapports sur l'évaluation de la faisabilité de l'installation du nœud REDIGII à Dakar • Rapport de l'atelier sur l'AMHS.
--------------	---	-------------	---	--------------------------------	--

Rapport d'état d'avancement du projet RBIS

4.2.20. La réunion a examiné les progrès réalisés par le projet AIM RBIS et a noté que depuis sa prolongation en 2023, onze (11) États (Bénin, Côte d'Ivoire, RDC, Gabon, Guinée, Mauritanie, Nigeria, Liberia, Sénégal, Sierra Leone et Togo) ont bénéficié d'un soutien pour la mise en œuvre du QMS, de l'AIXM, de l'eAIP et des TOD. La réunion a salué les résultats obtenus et encouragé les États à poursuivre la mise en œuvre intégrale de leurs plans d'action.

Point sur l'état d'avancement du projet CODEVMET-AFI

4.2.21. La réunion a noté les progrès réalisés par le projet CODEVMET et a noté que depuis la reprise des activités du projet en 2021, neuf (9) États (Botswana, Cameroun, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Sénégal, Sierra Leone et Togo) ont bénéficié de l'assistance pour renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité des services MET, et huit (8) États (Cameroun, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Sénégal, Sierra Leone et Togo) ont reçu un soutien pour la mise en œuvre de systèmes de management de la qualité (QMS) pour les services météorologiques aéronautiques. En outre, six (6) États (Botswana, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Niger, Nigeria et Sénégal) et l'ASECNA ont été assistés dans l'évaluation de la situation des éléments AMET-B1 dans les aéroports internationaux. Une analyse des carences est en cours afin d'aider à l'élaboration d'un plan d'action pour la mise en œuvre des éléments AMET-B1.

Point sur les initiatives de soutien aux États confrontés à des problèmes persistants de disponibilité OPMET

4.2.22. La réunion a noté le point sur le soutien apporté aux États confrontés à des problèmes persistants de disponibilité OPMET. Des évaluations des infrastructures et des services MET ont été réalisées par des experts CNS et MET dans les aéroports internationaux du Libéria, de la Sierra Leone et de la Guinée. Les principales carences identifiées concernaient les observations automatiques et la diffusion des données, l'étalonnage des capteurs, la facilité d'entretien des équipements, les outils de prévision, les infrastructures et les compétences du personnel. Les recommandations comprenaient la priorisation de l'étalonnage des capteurs (en particulier les capteurs de pression), l'acquisition de baromètres et d'outils de contrôle de rechange, l'achat d'instruments numériques pour une collecte précise des données et la mise en œuvre de l'API SADIS pour l'accès aux données WAFS et aéronautiques. La réunion a exhorté le Secrétariat à élaborer des projets

spécifiques pour aider les États à relever les défis liés à la qualité et à la disponibilité OPMET, comme souligné dans les rapports d'évaluation.

Rapport d'état d'avancement de la mise à jour du système AMBEX et des procédures connexes

- 4.2.23. La réunion a noté les travaux en cours visant à mettre à jour le manuel AMBEX de la région AFI, principale référence en matière d'échange OPMET. L'édition actuelle (2014, Amendement 4) n'est plus à jour, tandis que les Annexes 3 et 10 ont depuis fait l'objet de révisions importantes. Des défis persistants en matière d'échange OPMET subsistent dans la région AFI, notamment l'indisponibilité, les retards et la mauvaise qualité des données, en particulier les SIGMET.
- 4.2.24. La réunion a félicité le Secrétariat pour avoir entrepris la révision et la mise à jour du système AMBEX et de ses procédures, et a souligné l'urgence de les moderniser afin de garantir un échange d'informations OPMET rapide, fiable et conforme aux normes internationales dans la région AFI. La conclusion suivante a été adoptée :

AASPG/1 Conclusion 1/15 : Mise en œuvre effective du système et des procédures AMBEX de la région AFI					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'améliorer la mise en œuvre et le suivi des performances du système AMBEX de la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>Le Secrétariat doit :</i> <i>a) soutenir la mise à jour continue du système et des procédures AMBEX de la région AFI, en coordination avec les NOC, les BCC et les IROG/RODB ;</i> <i>b) diffuser le projet de mise à jour du manuel AMBEX aux États et aux parties intéressées pour examen et contributions ;</i> <i>c) organiser un atelier de validation sur le système AMBEX mis à jour et les procédures associées ; et</i> <i>d) soumettre le projet consolidé de mise à jour du manuel AMBEX à la réunion AASPG/2.</i>				
Qui :	<i>Secrétariat</i>				
Quand :	<i>a) 31 octobre 2025</i> <i>b) 30 juin 2026</i> <i>c) Réunion IIM/SG 9</i> <i>d) Réunion AASPG/2</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de mise à jour du manuel AMBEX diffusé aux États et aux parties intéressées • Atelier de validation organisé • Projet consolidé de mise à jour du manuel AMBEX soumis à l'AASPG/2 	Moyens de collecte des données	<ul style="list-style-type: none"> • SL aux États et aux parties intéressées • Rapport de l'atelier de validation • Rapport de la réunion IIM/SG9

Réduction des interférences radioélectriques du GNSS à travers des mesures réglementaires efficaces et à leur application

- 4.2.25. La réunion a noté que l'atelier ACAO/OACI sur la radionavigation organisée du 24 au 26 février 2025 au Maroc a abordé l'atténuation des interférences radioélectriques du GNSS, le soutien aux équipages de conduite, le renforcement de la PBN et le développement à long terme du C-PNT afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité dans la région AFI.
- 4.2.26. La réunion a pris acte des résultats de l'atelier et a encouragé le soutien aux États, aux ANSP et aux acteurs de l'industrie aéronautique dans l'identification, l'évaluation et l'atténuation des risques liés aux interférences radioélectriques (RFI) affectant le GNSS. La décision suivante a été adoptée en conséquence :

AASPG/I Décision 1/16 : Amélioration de la gestion des risques liés aux interférences radioélectriques du GNSS					
Pourquoi :	<i>Que afin de soutenir les États, les ANSP et les acteurs de l'industrie aéronautique dans l'identification, l'évaluation et l'atténuation des risques liés aux interférences radioélectriques (RFI) affectant le GNSS.</i>				
Quoi :	<i>Le Secrétariat doit organiser un atelier sur la radionavigation.</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"/>	Indicateur s	Atelier sur la radionavigation organisé	Moyens de collecte des données	Rapport de l'atelier sur la radionavigation

Résultats de l'atelier sur la diffusion d'informations relatives aux éruptions volcaniques et aux nuages de cendres

- 4.2.27. La réunion a examiné les résultats de l'atelier sur les éruptions volcaniques et les informations relatives aux nuages de cendres qui a été organisé à Yaoundé, au Cameroun, en juin 2025. L'atelier visait à renforcer la compréhension des risques volcaniques et de leur impact sur l'aviation, à améliorer la coordination et la communication, et à renforcer les capacités en matière de détection, de prévision et de diffusion en temps opportun des informations relatives aux nuages de cendres.
- 4.2.28. L'atelier a rassemblé 34 participants issus de six États (Angola, Cameroun, Côte d'Ivoire, RDC, Libéria et Sénégal), de l'ASECNA et de la FIR ROBERTS. Le rapport est fourni en **annexe 23**. Les principaux résultats ont consisté à identifier les défis et les actions prioritaires, à proposer un plan d'action pour un modèle de lettre d'accord (LoA) avec les parties intéressées, à recenser les parties intéressées, à rédiger des procédures opérationnelles standard (SOP), à mener une évaluation des risques liés à la sécurité des cendres volcaniques et à préparer un modèle de plan national de mesures d'exception.
- 4.2.29. La réunion s'est félicitée de ces résultats et a demandé au Secrétariat d'organiser un atelier de suivi afin de valider les documents élaborés en vue de leur utilisation par les États. La conclusion suivante a été adoptée :

AASPG/1 Conclusion 1/17 : Amélioration de la gestion des événements volcaniques dans la région AFI					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'aider les États à renforcer leur capacité à fournir des informations sur les activités volcaniques dans la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>le Secrétariat doit organiser un atelier pour l'élaboration de documents 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"/>	Indicateurs	Atelier sur la documentation de la gestion des événements volcaniques organisé	Moyens de collecte des données	Rapport de l'atelier sur la documentation de la gestion des événements volcaniques

Point sur la préparation du Sommet ANS de la région AFI

- 4.2.30. La réunion a fait le point sur l'avancement des préparatifs du sommet ANS de la région AFI, mandaté par APIRG afin de faire progresser la mise en œuvre d'un système ATM harmonisé et homogène dans la région AFI. Depuis début 2024, les travaux préparatoires ont notamment consisté en des réunions de coordination virtuelles organisées par l'IATA, l'élaboration d'une feuille de route et d'un mandat, ainsi que la tenue du WORK@Lab 1 en juin 2024. Conformément aux orientations de la réunion APIRG/27, le cadre du Sommet a été aligné sur le manuel de procédures de l'AASPG afin de garantir un développement structuré et consolidé des projets dans le cadre d'un mécanisme unique piloté par l'AASPG.
- 4.2.31. La réunion a noté les défis persistants, notamment la participation limitée des États, les contraintes de temps, l'insuffisance d'experts ANS qualifiés, les initiatives parallèles et non coordonnées, et les mises à jour continues de documents de référence clés tels que le Plan directeur ATM de la région AFI et l'Analyse d'écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique. Pour y remédier, les préparatifs du sommet s'appuieront sur les équipes projet de l'AASPG, renforcées par l'expertise supplémentaire des États et de l'industrie. Tous les résultats seront regroupés dans un catalogue unique des projets ANS de la région AFI, qui définira les objectifs, les calendriers, les livrables, les ressources et la gestion des risques.
- 4.2.32. La réunion a en outre noté que le soutien politique et financier au catalogue de projets approuvés sera coordonné par la Commission de l'Union Africaine (AUC) et la CAFAC. et a insisté sur l'importance d'un alignement continue avec les procédures de l'AASPG et l'implication large des parties intéressées afin de garantir la mise en œuvre de projets et systèmes ANS impactant et interopérables à travers l'Afrique.
- 4.2.33. Compte tenu des priorités régionales et de l'analyse d'écarts en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique, la réunion a identifié les projets CNS, AIS et MET à inclure dans le catalogue des projets ANS de la région AFI et a adopté la décision suivante.

AASPG/I Décision 1/18: Inclusion des projets CNS, MET et AIM dans le Catalogue des projets ANS de la région AFI

Pourquoi :

Que, afin de renforcer la préparation du Sommet ANS de la région AFI,

Quoi :

1) *Les projets suivants dans les domaines CNS, AIM et MET sont inclus dans le CATALOGUE DES PROJETS ANS de la région AFI.*

a) *Dans le domaine CNS :*

- i. *AFI-GGCOM : Modernisation des communications sol au niveau régional*
- ii. *AFI-NAVMOD : Initiative de modernisation de la navigation*
- iii. *AFI-SPEC: Initiative de coordination et de protection du spectre de l'aviation dans la région AFI*
- iv. *AFI-SURVDATA : Initiative de renforcement de la surveillance et du partage des données dans la région AFI*
- v. *AFI-IATI : Infrastructure de télécommunication aéronautique intégrée dans la région AFI*
- vi. *AFI-SWIM : Mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)*
- vii. *AFI-COMMOD : Modernisation des infrastructures de communication air-sol*
- viii. *AFI-ATSEP : Renforcement des capacités et harmonisation de la formation pour ATSEP*
- ix. *AFI-CYRES : Cyber-résilience des systèmes CNS/ATM dans la région AFI*

b) *Dans le domaine AIM :*

- i. *AIM-ADQ : Surveillance de la qualité des informations aéronautiques et amélioration des NOTAM*
- ii. *AIM-AMDIFP : Mise en œuvre des ensembles de données de cartographie d'aérodrome et de procédures de vol aux instruments*
- iii. *AIM-CBTS : Mise en œuvre de normes de formation basée sur les compétences pour le personnel AIS dans la région AFI*
- iv. *AIM-AIXM : Mise en œuvre de la base de données AIXM et de l'AIP électronique*
- v. *AIM-TOD : Mise en œuvre des ensembles de données de terrain et d'obstacles*
- vi. *AIM-MET-QMS : Mise en œuvre du QMS pour les domaines AIM et MET*

c) *Dans le domaine MET :*

- i. *AFI-AMP-COMP : Renforcement des compétences du personnel météorologique aéronautique dans la région AFI*
- ii. *AFI-SPWX : Amélioration de la préparation aux phénomènes météorologiques spatiaux et de la fourniture de services dans la région AFI*

	<ul style="list-style-type: none"> iii. <i>AFI-DISMET : Amélioration de la fourniture des OPMET et de l'accès aux produits MET dans la région AFI</i> iv. <i>AFI-DIGIMET : Amélioration de l'échange numérique d'informations météorologiques aéronautiques dans la région AFI</i> v. <i>AFI-METCAL: Étalonnage et contrôle des capteurs et instruments météorologiques de surface</i> vi. <i>AFI-WARN : Renforcement des capacités d'alerte au cisaillement du vent dans la région AFI</i> vii. <i>AFI-SADIS : Mise en œuvre du système API SADIS pour la fourniture de prévisions et d'ensembles de données maillés WAFS</i> viii. <i>V-AFI : Mise en œuvre des services de liaison de données aéronautiques (D-VOLMET) et de diffusion (VOLMET)</i> ix. <i>ATIS-AFI : Mise en œuvre de l'ATIS (voice-ATIS et D-ATIS)</i> <p>2) <i>Le Secrétariat poursuivra la coordination avec les États et toutes les parties intéressées afin d'explorer d'autres projets appropriés, le cas échéant.</i></p>				
Qui :	<ul style="list-style-type: none"> 1) AASPG 2) Secrétariat 				
Quand :	1) et 2) 7 novembre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateur s	Coordination avec les États et toutes les parties intéressées réalisée	Moyens de collecte des données	SL aux États et aux parties intéressées

Carences de la navigation aérienne

4.2.34. La réunion a examiné l'état des carences de navigation aérienne répertoriées dans la base de données sur les carences de la navigation aérienne de la région AFI (AANDD) et a noté que les progrès restent lents, malgré les récents ateliers et la disponibilité de la plateforme en ligne. Les États ont été invités à améliorer activement l'identification, la notification et la résolution en temps opportun des carences de la navigation aérienne.

Défis de mise en œuvre du Sous-groupe

4.2.35. La réunion a noté les défis affectant l'efficacité du sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information (IIM/SG), notamment un financement insuffisant et une faible participation d'experts. Pour remédier à ces problèmes, elle a recommandé de renforcer l'implication des partenaires régionaux et internationaux, de mettre à jour les listes des équipes projet afin de retenir les experts actifs et qualifiés, de sécuriser le financement des projets, et d'organiser régulièrement des réunions d'avancement dirigées par les coordonnateurs des équipes projet (PTC) avec le soutien de facilitateurs. La réunion a exhorté le Secrétariat, les États et les parties intéressées à collaborer dans la mise en œuvre de ces mesures.

Activités à coordonner avec les Sous-groupes AAO et SMO de l'AASPG

Élaboration du rapport annuel de l'AASPG et mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB)

- 4.2.36. La réunion a insisté sur la nécessité d'une coordination étroite avec les Sous-groupes AAO (Exploitation des aérodromes et de l'espace aérienne) et SMO (Gestion et supervision de la sécurité) particulièrement :
- pour l'élaboration du rapport annuel de l'AASPG, dirigée par l'Équipe de rédaction du rapport annuel de l'AASPG (AART) ; et
 - l'appui à la mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB) en (CNS), (AIM) et (MET).

Développement dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT)

- 4.2.37. La réunion a examiné les récentes activités dans le cadre de l'Atlantique Sud (SAT), en mettant l'accent sur les résultats obtenus par le Comité directeur du Groupe SAT (SAT SG) et les sous-groupes SAT SOG et SAT IMG.
- 4.2.38. Les points clés soulevés comprenaient les préoccupations concernant les interférences RF affectant les opérations ADS-B, la recommandation d'extension du mandat du Groupe SAT aux services AIM, MET et SAR, et l'approbation du plan de mise en œuvre PBCS SAT pour le corridor EURSAM avec une date provisoire de mise en œuvre fixée à 2026. La réunion a également soutenu la réactivation du Comité de surveillance du réseau CAFSAT (CNMC) avec le soutien du Bureau régional WACAF de l'OACI. La conclusion suivante a été formulée :

AASPG/1 Conclusion 1/19 :		Amendement du mandat du Groupe SAT			
Pourquoi :	<i>Que, afin d'assurer un soutien complet dans la mise en œuvre des Services de navigation aérienne dans la zone SAT</i>				
Quoi :	<i>Le Groupe SAT est invitée à intégrer 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"/>	Indicateur s	Mandat du Groupe SAT mis à jour intégrant les services AIS, MET et SAR	Moyens de collecte des données	Rapport de la réunion du Groupe SAT

Résultats de la quatrième réunion du Comité directeur des exercices sur les cendres volcaniques de la région AFI

- 4.2.39. La réunion a noté les progrès réalisés par le Comité directeur des exercices sur les cendres volcaniques, créé par l'APIRG/24, dans la coordination de la préparation aux événements de cendres volcaniques et a salué le succès des exercices réalisés par le Cap Vert (2021) et la République démocratique du Congo (2023). Elle a également examiné et approuvé les objectifs proposés par la quatrième réunion du Comité directeur pour l'exercice 2025

devant être coordonné par le Kenya, et a encouragé toutes les parties intéressées à soutenir l'organisation du troisième exercice sur les cendres volcaniques.

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

- 4.2.40. 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. Il a été rappelé qu'APIRG/26 a approuvé la création du groupe de travail FF-ICE pour préparer la région à la transition vers l'environnement FF-ICE en 2034 (Décision 26/17).
- 4.2.41. Le groupe de travail a par la suite élaboré un document de termes de référence (ToR) et de projet, qui a été ensuite approuvé lors de la réunion APIRG/27 (East London, Afrique du Sud, 4–8 novembre 2024) à travers la Décision 27/03.
- 4.2.42. Entre les réunions IIM/SG7 et IIM/SG8, l'Équipe de gestion de projet (PMT) FF-ICE a élaboré les termes de référence et le document de projet SWIM, considérant le SWIM comme un élément habilitant du projet FF-ICE et a été chargée de finaliser ces documents pour approbation par l'AASPG. La réunion a pris en compte les termes de référence et le document de projet SWIM proposé, tel que présenté aux **annexes 24 et 25**, et a adopté la décision suivante.

AASPG/I Décision 1/20 : <i>Approbation du projet sur la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM)</i>					
Pourquoi :	<i>Que, afin de soutenir la préparation et la mise en œuvre harmonisées et en temps opportun du SWIM dans la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>Le projet sur la mise en œuvre de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) est approuvé.</i>				
Qui :	AASPG				
Quand :	7 novembre 2025				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/>	Indicateur	Sans objet	Moyens de collecte des données	Sans objet
	Non <input checked="" type="checkbox"/>	^s			

Recommandations/mesures proposées à l'attention du siège de l'OACI

- 4.2.43. En examinant l'état de mise en œuvre des Conclusions et Décisions de la réunion APIRG/27, il a été noté que la mise en œuvre de la Décision 27/12 (voir ci-dessous) reste pendante.

Décision 27/12 de la réunion APIRG/27 - Mise en œuvre de la RSP en environnement ADS-B

Afin de favoriser la mise en œuvre mondiale et régionale de la PBCS, L'OACI analyse la pertinence de la mise en œuvre et du suivi des RSP dans un environnement ADS-B et s'assure que les documents connexes sont dûment modifiés et alignés le cas échéant (par exemple, le manuel PBCS (Doc 9869), GOLD (Doc10037), etc.).

- 4.2.44. La réunion a noté que la mise en œuvre effective de cette décision nécessite une coordination étroite avec le siège de l'OACI, en particulier avec le Groupe d'experts techniques sur les exigences et les performances de gestion du trafic aérien (ATM RPP).

Examen du mandat et du programme de travail du Sous-groupe

- 4.2.45. La réunion a rappelé que la réunion conjointe APIRG/27 & RASG-AFI/10 a approuvé la première édition du Manuel de procédures de l'AASPG (Décision 6/02) ainsi que le programme de travail de l'AASPG et de ses Organes contributeurs (Décision 6/11).
- 4.2.46. Dans ce contexte, la réunion a examiné le mandat du Sous-groupe IIM, tel que présenté dans le Manuel de procédures de l'AASPG, sans proposer d'amendement spécifique. La réunion a approuvé les activités proposées par le Sous-groupe IIM pour 2025/2026.

MISES A JOUR DES ÉTATS ET ORGANISATIONS

Réseau interopérable et sans couture dans la région AFI

- 4.2.47. La réunion a pris note de l'appel urgent lancé par l'ASECNA, exhortant la région AFI à moderniser les infrastructures de télécommunications aéronautiques africaines en migrant vers un réseau ATN/IPS. Les systèmes VSAT fragmentés actuels (AFISNET, SADC, NAFISAT) ont été identifiés comme des obstacles à l'interopérabilité et au déploiement de services tels que l'AMHS, l'AIDC, le SWIM et le FF-ICE.
- 4.2.48. L'ASECNA a proposé :
- la convergence des réseaux VSAT existants vers un réseau régional ATN/IPS unifié et interopérable ;
 - l'adoption de technologies basées sur IP (par exemple, MPLS, IPSEC VPN) afin d'améliorer la résilience, la cybersécurité et la rentabilité ;
 - le développement d'une infrastructure hybride combinant la connectivité par satellite et la connectivité terrestre à haut débit ;
 - la mise en place de mécanismes régionaux de gouvernance pour l'harmonisation des procédures, le suivi des performances et la cyber-résilience ; et
 - l'intégration de l'initiative dans le mandat du sous-groupe IIM, avec une mise en œuvre complète prévue d'ici 2029.
- 4.2.49. Enfin, l'ASECNA a demandé aux États et aux ANSP de soutenir les efforts coordonnés de modernisation afin de se conformer aux normes de l'ATM mondiale et de répondre aux besoins opérationnels futurs.
- 4.2.50. La réunion a pris acte de la proposition de l'ASECNA et a rappelé que le projet AFI-IATI (Infrastructure de télécommunication aéronautique intégrée de la région AFI) redéfini dans le cadre du Sous-groupe IIM de l'AASPG répond à tous les points soulevés. Cependant, elle a demandé une vérification afin de s'assurer que toutes les questions soulevées par l'ASECNA ont été prises en compte.

Mise en œuvre de l'AIDC par l'ASECNA

- 4.2.51. L'ASECNA a partagé son expérience dans la mise en œuvre de l'AIDC, en soulignant sa méthodologie structurée, ses avantages et ses défis, notamment les problèmes d'interopérabilité atténués grâce à des solutions basées sur l'AMHS. La réunion a encouragé les États à configurer les systèmes, à signer des accords bilatéraux et à collaborer avec l'OACI et le groupe SAT IMG afin d'accélérer la mise en œuvre. La réunion a invité l'ASECNA à contribuer au groupe de travail SAT IMG CNS et au projet AFI-GGCOM, qui visent à assurer une communication sol-sol fluide et continue grâce au déploiement standardisé des systèmes AMHS et AIDC.

Problématique de mise en œuvre des données eTOD et AMDB dans la région AFI

4.2.52. L'ASECNA a partagé avec la réunion de son expérience dans la mise en œuvre des données électroniques de terrain et d'obstacles (eTOD) ainsi que des données de cartographie d'aérodrome (AMDB) dans le cadre d'un projet pilote mené en collaboration avec l'aéroport international Blaise Diagne (AIBD) de Diass (Dakar), au Sénégal. La réunion a salué la disponibilité de l'ASECNA à contribuer aux initiatives régionales visant à soutenir la mise en œuvre des données eTOD et AMDB par les États.

Statut du programme SBAS-ANGA

4.2.53. L'ASECNA a présenté l'état d'avancement du programme ANGA, qui vise à fournir des services SBAS natifs dans toute la région AFI d'ici 2030 afin de renforcer la sécurité des vols, l'efficacité et la durabilité. Le développement du système est parfaitement adapté aux besoins des utilisateurs, avec une infrastructure terrestre et spatiale évolutive et une feuille de route par étapes vers les services L1 et DFMC. Des campagnes de démonstration ont validé les performances. La réunion a encouragé les États et les organisations à se joindre à l'initiative, soutenant une solution SBAS continentale unifiée dans le cadre de la vision de l'Union Africaine.

Intégration du centre régional de météorologie de l'espace

4.2.54. La réunion a été informée des progrès réalisés en matière d'intégration du centre régional de météorologie de l'espace dans le cadre mondial de l'OACI afin de s'assurer que l'Afrique n'est pas laissée de côté dans le processus de modernisation de l'aviation. L'Amendement 82 à l'Annexe 3 de la Convention de Chicago comprend la clause habilitante permettant au Centre régional de météorologie de l'espace (SWXC) d'appuyer les centres mondiaux SWXC dans la fourniture du service d'information sur la météorologie de l'espace (SWIS). Compte tenu de ce qui précède, le groupe de travail SWX-MOG a achevé le processus d'intégration du centre régional dans le service mondial d'information sur la météorologie de l'espace. Le centre est en phase de test depuis août 2025 et sera totalement intégré avant la date d'entrée en vigueur de l'Amendement 82, fixée au 27 novembre 2025. Ceci soutient le Plan mondial de navigation aérienne (Doc. 9750) en fournissant des services de météorologie de l'espace répondant aux exigences de la navigation fondée sur la performance et des systèmes CNS (Communication, Navigation, et Surveillance).

4.2.55. Avec l'ajout prévu des informations sur la météorologie de l'espace à l'ensemble existant des informations météorologiques, conformément à l'Annexe 3 de l'OACI – Service météorologique pour l'aviation civile internationale, il sera nécessaire pour les exploitants et les autorités de réglementation d'intégrer la météorologie de l'espace dans leur réglementation nationale, leurs politiques et procédures opérationnelles.

4.2.56. De plus, la réunion a encouragé les ANSP de la région AFI à veiller à ce que leurs systèmes intègrent un en-tête de communication dédié pour l'échange des messages d'avis de météorologie de l'espace via le circuit AFTN/AMHS. Comme pour les autres types d'informations OPMET (tels que les avis de cendres volcaniques (VAA), les avis de cyclone tropical (TCA) et les messages relatifs aux phénomènes météorologiques significatifs (WS)), ces avis doivent être diffusés par l'AFTN et intégrés au système SADIS de manière qu'ils soient inclus dans le dossier de vol généré par les Centres météorologiques d'aérodrome.

Point sur la mise en œuvre du projet CODEVMET au Gabon

4.2.57. La réunion spéciale RAN-AFI, qui s'est tenue en 2008, a mis en évidence d'importantes carences dans la fourniture de services météorologiques aéronautiques (MET) dans la

région AFI. Face à ce constat, le programme CODEVMET-WACAF a été mis en place, puis étendu en 2010 à l'ensemble de la région AFI sous le nom de CODEVMET-AFI. Cette initiative régionale vise à aider les États à remédier aux carences dans le domaine MET, à garantir la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et à mettre en œuvre des systèmes de management de la qualité (QMS) robustes.

- 4.2.58. Le Gabon a rejoint le projet en 2022 et bénéficie depuis lors d'une assistance ciblée pour renforcer ses activités de supervision de la sécurité dans le domaine MET et mettre en œuvre les exigences relatives au QMS des services MET. Saluant la pertinence et l'efficacité du projet pour relever les défis dans le domaine MET, la réunion a encouragé les autres États de la région à rejoindre le programme CODEVMET-AFI afin de renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité et de satisfaire aux exigences de qualité applicables aux services MET.

Mise en œuvre du projet AIM RBIS au Gabon

- 4.2.59. Le Gabon a fait part à la réunion de son expérience en ce qui concerne l'assistance reçue dans le cadre du projet AIM RBIS (Soutien à la mise en œuvre axée sur les résultats dans le domaine AIM) pour la mise en œuvre des données de terrain et d'obstacles (TOD). L'activité, qui a réuni toutes les parties intéressées dans le cadre d'un atelier, a permis de réaliser une analyse d'écarts du système réglementaire national en matière de TOD et a fourni à l'État une documentation générique sur la réglementation, la mise en œuvre et la supervision des données de terrain et d'obstacles. L'atelier a également permis d'élaborer un plan d'action destiné à guider la mise en œuvre des TOD par les parties intéressées.
- 4.2.60. La réunion a encouragé les États qui rencontrent des difficultés dans la mise en œuvre du QMS, de la base de données AIXM, de l'AIP électronique et des TOD à tirer parti du projet AIM RBIS.

Suivi des performances des services mobiles aéronautiques au Gabon - Couverture et qualité des communications mobiles aéronautiques VHF/HF

- 4.2.61. Le Gabon a partagé son expérience en matière de suivi des performances des services mobiles aéronautiques, en particulier en ce qui concerne la couverture et la qualité des communications VHF/HF. La note de travail souligne les outils et méthodes utilisés, les résultats obtenus, notamment une disponibilité VHF de 90 % et des pannes HF persistantes, ainsi que les défis rencontrés. La réunion a félicité le Gabon et encouragé les États à mettre en place des mécanismes nationaux de suivi et de reporting en temps réel, conformément à la conclusion 25/36 de la réunion APIRG/25.

Participation aux Conférences Mondiales des Radiocommunications de l'UIT

- 4.2.62. Le Cameroun a souligné la nécessité d'une coordination plus forte dans la région AFI afin d'assurer une préparation efficace des Conférences Mondiales des Radiocommunications (CMR) de l'Union Internationale des Télécommunications (UIT), compte tenu de la faible participation des experts de l'aviation civile et de la concurrence croissante pour le spectre aéronautique. La note de travail invite l'OACI à créer un groupe de travail régional sur la gestion des fréquences et exhorte les autorités de l'aviation civile à participer activement aux préparatifs nationaux et régionaux des CMR. Le Secrétariat a informé la réunion que le sous-groupe IIM chargé du spectre traite les questions liées à la CMR et que ces activités seront encore renforcées à la suite de la récente refonte des projets connexes. Un atelier régional sur la préparation de la CMR est prévu pour 2026.

Mise en œuvre de l'API SADIS au Nigeria

- 4.2.63. La réunion a été informée des progrès réalisés par le Nigeria en matière de migration du protocole FTP SADIS vers l'API SADIS. Le Nigeria utilise avec succès le protocole FTP

SADIS depuis 2012, fournissant ainsi des produits sur une douzaine d'aéroports, et a rapidement entamé la migration vers l'API SADIS à la suite de l'appel lancé par l'OACI, en s'appuyant sur un atelier organisé à Dakar, au Sénégal. Les principales réalisations rapportées sont les suivantes :

- Inscription transparente auprès du fournisseur SADIS et accès aux ensembles de données maillées WAFS, SIGWX et OPMET à une résolution de 0,25°.
- Développement d'un flux de travail automatisé pour la récupération, le traitement et la visualisation des données brutes et IWXXM.
- Mise en place d'une équipe SADIS pluridisciplinaire bénéficiant d'un solide soutien de la direction.
- Mise en œuvre d'une infrastructure TIC robuste, comprenant des serveurs, des dispositifs de cybersécurité, un cryptage SSL, des outils de requête et des fonctionnalités de visualisation.
- Lancement officiel de l'API SADIS le 27 août 2025, avec à la clé des avantages opérationnels tels que la maintenance centralisée, des mises à jour plus faciles, un dépannage amélioré et une sauvegarde/reprise après sinistre renforcée.

4.2.64. Le Nigeria a également partagé les principaux enseignements tirés, soulignant l'importance d'une implication précoce dans les processus de l'OACI, d'une coordination interdisciplinaire solide, d'une architecture adéquate en matière de TIC et de cybersécurité, d'outils de visualisation centrés sur les données, d'une automatisation des systèmes et d'une architecture centralisée pour une fiabilité et un soutien amélioré. La réunion a félicité le Nigeria pour ces réalisations.

Modernisation des infrastructures CNS/ATM en République Démocratique du Congo (RDC)

4.2.65. La République Démocratique du Congo (RDC), à travers la Régie des Voies Aériennes (RVA), a fait état de progrès importants dans la modernisation des infrastructures CNS/ATM dans le cadre de la Phase 2 des Projets prioritaires pour la sécurité de l'aviation (PPSA), notamment la mise à niveau du réseau VSAT vers le système VSAT-3 Full IP, l'installation de systèmes DVOR/DME et ILS, et le renforcement de la surveillance grâce aux systèmes ADS-B et ADS-C/CPDLC.

4.2.66. Pour répondre aux préoccupations significatives de sécurité (SSC) identifiées lors de l'audit USOAP CMA, la RVA a mis en œuvre des actions correctives notamment la calibration des aides à la navigation, la validation des procédures de vol aux instruments, et les inspections en vol en coordination avec l'autorité de l'aviation civile. Ces mesures visent à améliorer la sécurité et l'efficacité, à s'aligner sur les objectifs des Plans AFI et à soutenir la résolution des SSC. La réunion a encouragé l'État à poursuivre la modernisation et le renforcement de la coordination entre les acteurs de l'aviation afin de relever les défis existants.

4.3. Résultats de la Première réunion du Sous-groupe Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG1)

Résultats de la réunion sur la Mise en place du Sous-groupe Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG1)

4.3.1. La réunion portant sur la mise en place du Sous-groupe SMO de l'AASPG s'est tenue les 24 et 25 avril 2025 au Trademark Hotel à Nairobi, au Kenya. La réunion a rassemblé 50 participants, représentant 15 États de la région AFI, 8 organisations régionales et internationales, ainsi que les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI.

Examen du mandat, de la composition, des méthodes de travail et du programme de travail du Sous-groupe Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG)

4.3.2. La réunion a examiné les propositions d'amendement au mandat, à la composition, aux méthodes de travail et au programme de travail du Sous-groupe Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG). Les propositions incluaient la suppression du point « f » de la section « Tâches du Sous-groupe » afin d'éviter tout doublon avec le point « d ». À cet égard, la réunion a adopté la décision suivante :

AASPG/I Décision 1/21 : Mandat, composition, méthodes de travail et programme de travail du Sous-groupe Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG).					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'éviter la duplication des points « d » et « f » des tâches du Sous-groupe dans la section relative au mandat</i>				
Quoi :	<i>Le mandat, la composition, les méthodes de travail et le programme de travail révisés du Sous-groupe Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG) sont approuvés, avec la suppression du point « f » dans la section relative au mandat intitulée « Tâches du Sous-groupe ».</i>				
Qui :	<i>Secrétariat</i>				
Quand :	<i>7 novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui	<i>Indicateurs</i>	N/A	<i>Moyens de collecte des données</i>	N/A
	<input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>				

Désignation des membres du SMO/SG et élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe

4.3.3. La réunion a noté les États volontaires désignés constituant le noyau du SMO/SG ainsi que l'élection du Président et du Vice-président du SMO/SG conformément aux dispositions du Manuel de procédures de l'AASPG. À cet égard, la réunion a adopté la décision suivante :

AASPG/I Décision 1/22 : Désignation des membres du SMO/SG et élection du Président et du Vice-président du Sous-groupe	
Pourquoi :	<i>Que, afin de permettre la conduite efficace des activités du Sous-groupe de Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG) du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG),</i>
Quoi :	<p><i>b) Le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, le Kenya, la Mauritanie, Maurice, le Mozambique, la Namibie, le Rwanda, l'Afrique du Sud, le Sénégal, le Togo, l'Ouganda et la Zambie sont désignés comme membres principaux du SMO/SG.</i></p> <p><i>b) M. Lawrence Amukono, du Kenya, et M. Kone Klédjomoh Ousmane, de la Côte d'Ivoire, sont élus respectivement Président et Vice-président du Sous-groupe SMO.</i></p>

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

Qui :	<i>a) et b) Etats et Secrétariat</i>				
Quand :	<i>a) & b) 7 novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Indicateurs	N/A	Moyens de collecte des données	N/A

Etablissement et opérationnalisation du sous-groupe SMO

4.3.4. La réunion a noté les domaines identifiés pour le l'élaboration des projets SMO notamment le renforcement des systèmes nationaux de supervision de la sécurité ; l'élaboration et la mise en œuvre du plan régional et des plans nationaux de sécurité de l'aviation (RASP-AFI et NASP) ; la mise en place de systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) ; la gestion de la sécurité ; les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; et le renforcement du suivi des conclusions et décisions relatives au SMO/SG.

4.3.5. Par ailleurs, la réunion a noté que durant la mise en place du SMO/SG, il avait été demandé au Secrétariat, en coordination avec les membres du SMO/SG, d'entreprendre un examen complet des domaines identifiés en vue d'élaborer des projets correspondants, en tenant compte des besoins régionaux, des priorités et de la disponibilité des ressources. La réunion a par la suite adopté la conclusion suivante :

<i>AASPG/I Conclusion 1/23 : Mise en place et opérationnalisation du sous-groupe SMO - Approche basée sur les projets</i>					
Pourquoi :	<i>Que, afin de soutenir les activités du Sous-groupe SMO</i>				
Quoi :	<i>a) Les États et les Organisations doivent désigner des experts qualifiés dans les domaines concernés pour participer aux équipes projet, en s'assurant qu'ils répondent aux exigences spécifiques des projets ; et</i> <i>b) Les États doivent coopérer en mettant à disposition et en prenant en charge leurs experts désignés afin qu'ils participent à la mise en œuvre des projets du SMO/SG, et en allouant les ressources nécessaires.</i>				
Qui :	<i>a) & b) Secrétariat, États et organisation</i>				
Quand :	<i>a) & b) Décembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Équipes projet créées	Contrôler la création des Équipes projet	Rapport du Secrétariat à l'AASPG1

Examen des derniers développements du GASP et du RASP-AFI

- 4.3.6. La réunion a noté la nécessité de réviser le RASP-AFI conformément à la version actualisée du GASP (2026-2028). Le GASP fournit le cadre d'élaboration et de mise en œuvre du plan régional et les plans nationaux de sécurité de l'aviation (RASP et NASP).
- 4.3.7. La réunion a convenu de la nécessité de créer une équipe projet avec un mandat pour réviser le RASP-AFI et appuyer les États pour l'élaboration/la révision et la mise en œuvre de leurs NASP conformément au RASP-AFI et au GASP, et soutenir leurs efforts de mise en œuvre. La décision suivante a été adoptée par la réunion :

AASPG/1 Décision 1/24 : Mises à jour du Plan mondial de la sécurité de l'aviation (GASP) et du Plan régional AFI de sécurité de l'aviation (RASP-AFI).					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'aligner le RASP-AFI sur l'édition 2026-2028 du GASP,</i>				
Quoi :	<p><i>a) Le Sous-groupe de Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG) doit mettre en place une équipe projet pour réviser l'édition 2023-2025 du RASP-AFI.</i></p> <p><i>b) l'OACI, doit continuer d'appuyer les États à élaborer ou à réviser leurs NASP notamment à travers des ateliers régionaux sur l'élaboration des NASP.</i></p>				
Qui :	<p>a) SMO/SG</p> <p>b) États</p> <p>c) l'OACI</p>				
Quand :	<p>a) T3 2026</p> <p>b) T3 2026</p> <p>c) T2 2026</p>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Création de l'équipe projet du SMO/SG chargée du développement/d e la mise à jour et de la mise en œuvre du RASP-AFI et des NASP.	Moyens de collecte des données sur la mise en œuvre de la conclusion/dé cision	Rapport à l'AASPG

Autres initiatives de sécurité

- 4.3.8. La réunion a noté les préoccupations et défis persistants soulevés par l'IATA concernant la publication du rapport d'enquête dans les délais prévus par l'Annexe 13 à la Convention de Chicago, ainsi que du manque de données centralisées sur la mise en œuvre du TCAS 7.1 dans les 48 États accrédités auprès des Bureaux régionaux ESAF et WACAF, malgré les exigences de l'OACI et l'augmentation des avis TCAS dans la région. La réunion a également été informée des progrès réalisés dans le cadre du Programme

collaboratif d'amélioration de la sécurité de l'aviation (CASIP) en Afrique, qui regroupe 13 organisations partenaires et trois axes de travail actifs orientés sur la sécurité opérationnelle, la formation et la surveillance, ainsi que l'examen des questions de sécurité.

4.3.9. Compte tenu de ce qui précède, la réunion a recommandé que les États :

- accélèrent la mise en œuvre de la Conclusion 9/09 de la réunion RASG-AFI/9 sur les rapports d'enquête sur les accidents ;
- mettent en œuvre de manière effective la Conclusion 10/04 de la réunion RASG-AFI/10 relative à l'ACAS II (version 7.1) ; et
- soutiennent les efforts du Programme d'amélioration collaborative de la sécurité de l'aviation (CASIP) visant à relever les principaux défis en matière de sécurité dans les domaines prioritaires suivants : Sécurité des pistes ; qualité de l'informations aéronautique ; carences en matière de communication ; leadership en matière de sécurité et développement d'une culture de la sécurité ; perte de séparation (liée au TCAS) ; dommages au sol causés aux aéronefs ; gestion des périls fauniques ; services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ; et opérations dans des environnements présentant des préoccupations significatives de sécurité (SSC).

Activités à coordonner avec les Sous-groupes IIM et AAO

4.3.10. La réunion a insisté sur la nécessité d'une coordination efficace entre les Sous-groupes de l'AASPG (IIM, AAO et SMO) pour assurer la cohérence, l'efficacité et la consistance dans la mise en œuvre des initiatives de sécurité et de navigation.

Première réunion du Sous-groupe Gestion et supervision de la sécurité (SMO/SG1)

Identification des projets et élaboration des termes de référence (ToR)

4.3.11. La première réunion du SMO/SG s'est tenue en virtuel du 2 au 4 septembre 2025 et a rassemblé 182 participants issus des États et organisations régionales.

4.3.12. La réunion a pris note des efforts déployés par les participants, principalement désignés par les États, pour examiner les descriptions des projets proposés et élaborer les termes de référence des projets dans les domaines suivants :

- Renforcement des systèmes de supervision de la sécurité de l'aviation des États ;
- Élaboration et mise en œuvre du plan régional et des plans nationaux de sécurité de l'aviation (RASP-AFI et NASP) ;
- Mise en place de systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) ;
- Gestion de la sécurité - Mise en œuvre et documentation du programme national de sécurité ;
- Enquête sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; et
- Suivi des conclusions et décisions relatives au SMO/SG.

La réunion a adopté la décision ci-après :

AASPG/1 Décision 1/25 : Examen des descriptions des projets proposés et élaboration des termes de référence (ToR) des équipes projet.				
Pourquoi :	<i>Que, afin d'apporter un soutien ciblé dans les domaines prioritaires dans la région AFI</i>			
Quoi :	<i>a) Les descriptions des projets proposés dans l'annexe 26 sont approuvées.</i> <i>b) Les équipes projet du SMO/SG doivent élaborer les documents projet connexes qui seront soumis à l'examen de l'AASPG.</i>			
Qui :	a) AASPG 1 b) Experts			
Quand :	a) 7 novembre 2025 b) 30 septembre 2026			
Suivi de la mise en œuvre				
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur : Documents projets et termes de référence des équipes projet validés par le PRCC et approuvés par l'AASPG	Moyens de collecte des données : Rapport du Secrétariat à AASPG

Futur programme de travail du SMO/SG

4.3.13. La réunion a examiné et approuvé le futur programme de travail du SMO/SG.

MISES A JOUR DES ÉTATS ET DES ORGANISATIONS :

Transition vers la délivrance des licences électroniques du personnel d'aviation (EPL)

4.3.14. Le Gabon a présenté les défis de la transition du processus de délivrance habituel vers des licences électroniques du personnel d'aviation (EPL) dans la région AFI, en mettant l'accent sur la gouvernance, la cybersécurité et la coopération régionale dans un contexte où la digitalisation des services s'impose aux autorités de l'aviation civile.

4.3.15. Il a été noté que, conformément à l'Amendement 178 à l'Annexe 1 de l'OACI, le passage à un système sécurisé de délivrance des licences électroniques soulève des questions liées à la résilience des infrastructures numériques, à la protection des données sensibles et au respect des normes internationales en matière de cybersécurité.

4.3.16. Les avantages de la transition vers les licences électroniques (EPL) ont été soulignés :

- Sûreté accrue : intégration de technologies de chiffrement, signatures numériques et solutions blockchain, garantissant l'authenticité et l'intégrité des données ;
- Réduction de la fraude et des erreurs administratives : automatisation des contrôles et traçabilité en temps réel des transactions ;

- Efficacité opérationnelle : traitement plus rapide des renouvellements, réduction des délais de délivrance et des coûts liés à la gestion papier ;
- Interopérabilité mondiale : reconnaissance mutuelle facilitée entre États grâce à des protocoles de validation harmonisés ;
- Mobilité du personnel d'aviation : vérification instantanée des qualifications internationales, favorisant la fluidité du marché du travail ; et
- Amélioration du contrôle réglementaire : disponibilité des données en temps réel pour la supervision et l'analyse des compétences.

4.3.17. Les défis liés à la transition vers les licences électroniques ont également été soulignés, notamment les défis techniques et infrastructurels, les défis réglementaires et juridiques, ainsi que les défis organisationnels et liés aux ressources humaines.

4.3.18. La réunion a félicité le Gabon pour avoir mis en avant les avantages de la transition vers les EPL tout en tenant compte des défis identifiés. La réunion a donc appelé à une approche collaborative entre les États afin de passer à la digitalisation des licences et d'harmoniser les pratiques de sécurité des systèmes EPL.

Mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSP) au Gabon

4.3.19. Le Gabon a partagé son expérience dans la mise en place du Programme national de sécurité (SSP), en mettant en avant une initiative de gestion du changement visant à réorganiser la structure de l'autorité de l'aviation civile. Cette réorganisation reflète les nouvelles fonctions SSP attribuées, les processus actuels de supervision et la maturité du système national de l'aviation.

4.3.20. Un des principaux résultats de cette initiative est la création d'un département dédié au sein de l'autorité de l'aviation civile chargé de gérer et de coordonner la mise en œuvre du SSP au quotidien. Ses responsabilités englobent la coordination interne avec d'autres départements de l'Autorité de l'aviation civile, la coordination externe avec des entités liées à la sécurité telles que le Bureau d'enquête sur les accidents, le soutien aux comités et groupes de travail SSP, l'analyse des données de sécurité, la supervision des systèmes de gestion de la sécurité (SMS), le suivi des performances en matière de sécurité et la promotion de la sécurité.

4.3.21. Le Gabon a également présenté son processus de gestion de la sécurité, qui intègre la gestion des données de sécurité, l'évaluation des risques, la mesure des performances et la promotion de la sécurité. Ce processus vise à prévenir les incidents, à améliorer la sécurité des vols et à surveiller les performances en matière de sécurité grâce à un tableau de bord dédié.

4.3.22. En conclusion, le Gabon a souligné que le succès de la mise en œuvre du SSP dépend d'une structure organisationnelle adaptée avec des rôles clairement définis, un leadership fort et une collaboration efficace entre les parties intéressées.

4.3.23. La réunion a félicité le Gabon et encouragé les États à revoir leurs structures internes, à identifier les ajustements nécessaires pour soutenir la mise en œuvre des SSP et à adopter des mesures visant à combler les carences en matière d'organisation, de personnel et de compétences.

4.4. Surveillance de l'espace aérien AFI

Sommet ANS de la région AFI

- 4.4.1. La réunion a examiné les progrès réalisés dans la préparation du sommet ANS de la région AFI comme demandé par APIRG, rappelant les défis identifiés à APIRG/27, notamment les contraintes de temps, la participation limitée des États, la nécessité d'alignement avec les dispositions du manuel de procédure de l'AASPG, l'intégration des résultats de l'analyse des lacunes dans les infrastructures d'aviation en Afrique, la clarification des rôles des parties prenantes et des objectifs du sommet. APIRG/27 a chargé l'OACI et l'IATA de coordonner les actions pour relever ces défis avant la tenue du Sommet ANS en 2025.
- 4.4.2. La réunion a noté la coordination entre le Secrétariat, les sous-groupes AAO et IIM et l'IATA, conformément aux directives d'APIRG/27. Ces initiatives ont consisté à réviser le mandat du Sommet ANS conformément au Manuel de procédures de l'AASPG et l'incorporation informations issues du Plan directeur ATM, des résultats de l'analyse d'écart en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique et de la première réunion du WORK@Lab.
- 4.4.3. La réunion a examiné la documentation proposée du Sommet ANS notamment le cadre actualisé, la feuille de route pour la préparation, la liste des projets proposés dans les domaines AOP, AIM, ATM, CNS, MET et SAR, ainsi que le tableau de correspondance des projets y compris les activités qui seront menées jusqu'en 2027, compte tenu de la complexité et de l'importance du programme.
- 4.4.4. La réunion a félicité toutes les parties intéressées qui soutiennent la préparation du Sommet ANS pour le travail accompli et a analysé davantage l'ampleur et l'impact du programme sur les services de navigation aérienne dans la région AFI. Le mandat révisé proposé, la liste des projets proposés, le tableau de correspondance des projets et la feuille de route du Sommet ANS sont présentés aux **annexes 27, 28, 29 et 30** du présent rapport. La réunion a adopté la décision et la conclusion suivantes :

AASPG/1 Décision 1/26 : Approbation du cadre révisé du Sommet ANS					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'assurer une préparation et une tenue efficace et dans les délais du Sommet ANS de la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>a) Le cadre révisé et la feuille de route du Sommet ANS sont approuvés. b) L'OACI et l'IATA doivent coordonner leurs mises en œuvre dans les délais et communiquer sur l'état d'avancement à l'occasion de la prochaine réunion de l'AASPG.</i>				
Qui :	<i>a) AASPG b) OACI et IATA</i>				
Quand :	<i>a) 7 novembre 2025 b) À la réunion AASPG/2</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : rapport de mise à jour soumis	Moyens de collecte des données	Rapport du Secrétariat à l'AASPG

AASPG/I Conclusion 1/27 : Intégration de toutes les initiatives régionales d'amélioration des infrastructures ANS					
Pourquoi :	<i>Que, afin de garantir une approche inclusive et coordonnée à la préparation du Sommet ANS,</i>				
Quoi :	<i>Le PRCC en coordination avec l'OACI, l'IATA, la CAFAC et AUC intègre de toutes les initiatives régionales d'amélioration des infrastructures ANS, notamment l'initiative d'analyse d'écart en matière d'infrastructures d'aviation, dans le cadre du Sommet ANS</i>				
Qui :	PRCC				
Quand :	31 mars 2026				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui	Indicateurs	Indicateur 1 : rapport de mise à jour soumis	Moyens de collecte des données	Rapport du Secrétariat à l'AASPG
	<input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>				

Point sur les activités dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT)

- 4.4.5. La réunion a été informée des dernières avancées concernant les questions de sécurité et de mise en œuvre relatives aux services de la circulation aérienne (ATS) dans la zone de l'Atlantique Sud (SAT), en soulignant notamment les principales réalisations, les activités en cours et les questions nécessitant l'attention de l'AASPG.
- 4.4.6. Il a été rappelé que la structure du Groupe SAT comprend trois principaux organes, à savoir le Comité directeur du Groupe SAT (SAT SG), le Groupe SAT pour la gestion de la mise en œuvre (SAT IMG) et le Groupe SAT de supervision de la sécurité (SAT SOG). Plusieurs équipes projet ont été créées sous chaque organe afin de planifier et mettre en œuvre les Décisions du SAT SG.
- 4.4.7. La réunion a noté que depuis la réunion SAT SG/2, qui s'est tenue à Dakar en 2024, plusieurs activités ont été menées dans la zone SAT, notamment la tenue des réunions des organes contributifs, ainsi que les activités des équipes projet mises en place avec d'importantes réalisations et les questions essentielles qui devraient être portées à l'attention de l'AASPG.
- 4.4.8. Il a été noté que le SAT SG a tenu sa deuxième réunion à Dakar, au Sénégal, du 9 au 12 décembre 2024, à l'aimable invitation du Sénégal et de l'ASECNA. Parmi les principaux résultats des discussions, figurent :
- l'approbation de la documentation générique du SAT SOG, telle que les données-échantillons sur le trafic, le modèle de termes de référence d'équipe projet SAT et la publication du Bulletin de sécurité SAT sur les erreurs dans les zones océaniques (OESB) ;
 - l'approbation de la documentation du SAT IMG, telle que la deuxième édition du document SAT Doc 002 - *Plan de mesures d'exception ATM dans la zone SAT* et du document SAT Doc 003 - *Séparation minimale applicable dans le corridor EURSAM* ;

- la prise en compte de la Conclusion 6/06 des réunions APIRG/27 et RASG-AFI/10 concernant la fourniture de prévisions du trafic aérien à court terme (1 an), moyen terme (3 ans) et long terme (5 ans) dans la zone SAT ;
- la création d'un groupe de travail sur les opérations de transport spatial (STO) et les opérations à haute altitude (HAO), chargé d'élaborer un mécanisme de gestion efficace des HAO et des STO dans la zone SAT ;
- l'Agence régionale africaine de surveillance (ARMA) et les autres agences régionales de surveillance (RMA) impliquées dans la zone SAT ont été chargées de coordonner la réalisation d'une enquête sur le niveau d'équipement ADS-B dans la zone SAT, et d'évaluer l'état de préparation des ANSP pour les opérations ADS-B dans leurs régions d'information de vol (FIR) respectives ; et
- la proposition visant à élargir le mandat du Groupe SAT afin d'inclure d'autres domaines de la navigation aérienne tels que AIS, MET et SAR.

4.4.9. Du 7 au 11 avril 2025, les groupes SAT SOG et SAT IMG ont tenu leur cinquième réunion conjointe au Bureau régional SAM de l'OACI à Lima, au Pérou, dans un format hybride.

4.4.10. Les résultats de la réunion SAT IMG/5 sont les suivants :

- Une croissance de 9,2 % du trafic dans la zone SAT a été enregistrée en 2024 par rapport à 2023. Ce chiffre inclut une croissance de 11 % dans le corridor EURSAM.
- Des prévisions du trafic indiquant une croissance attendue de 8,8 % en 2025, 8,0 % entre 2026 et 2028 et 5,3 % entre 2029 et 2030, telles que présentées par l'Agence régionale de surveillance SAT.
- La mise en œuvre complète de la compensation par la technique du nombre de Mach dans l'ensemble du corridor EUR/SAM en septembre 2024, avec des avantages significatifs pour les utilisateurs de l'espace aérien et les ANSP.
- L'approbation de la liste de contrôle du plan de mise en œuvre de la PBCS SAT pour le corridor EUR/SAM, avec une date provisoire de mise en œuvre fixée à 2026.
- Des progrès importants notés dans la mise en œuvre de l'AIDC, avec des liaisons effectives entre Abidjan et Accra, Abidjan et Dakar et des progrès satisfaisants entre Atlantico et Dakar et Dakar et Sal.
- La configuration bidirectionnelle réussie de la route ATS UN866 afin de remédier aux contraintes de capacité de l'espace aérien. Sa mise en œuvre devrait améliorer l'efficacité opérationnelle et la performance environnementale.
- La décision de créer une équipe technique CNS chargée d'élaborer des projets visant à traiter les questions de communication et de surveillance sol-sol dans la zone SAT.

4.4.11. Les résultats de la réunion SAT SOG/5 comprenaient :

- La publication réussie du premier Bulletin de sécurité SAT OESB en décembre 2024 pour répondre aux problèmes de connexion CPDLC observés entre les centres de contrôle régional (ACC) d'Abidjan et de Dakar dans la région d'information de vol (FIR) de Dakar, où les pilotes étaient fréquemment connectés par erreur au centre ATS non-approprié, créant ainsi certains risques pour la sécurité opérationnelle.

- Une réduction considérable des LHD qui a été observée dans le corridor EUR/SAM, passant de 37 (en 2023) à 20 (en 2024), soit une réduction de 46 % du facteur de risque. Cette réduction est attribuable à la mise en place efficace d'une culture de la sécurité au sein des ANSP concernés.
- Le projet de délimitation SAT qui progressait lentement car peu de réponses ont été reçues. Seuls l'ASECNA (FIR de Dakar) et le Ghana (FIR d'Accra) ont répondu à la lettre de l'OACI demandant aux États de confirmer les coordonnées des limites de leur région d'information de vol (FIR), de définir une ligne géographique opérationnelle (coordonnées LAT/LONG) entre l'espace aérien domestique et l'espace aérien océanique, et de fournir des limites verticales et les classifications de l'espace aérien à inclure dans la zone SAT.

4.4.12. Malgré les efforts déployés par les organes du SAT, il a été constaté que certains défis persistaient dans les activités du Groupe SAT. Parmi les défis rencontrés figuraient la faible fourniture de données par les États, la coordination insuffisante entre certains organismes ATS en raison de problèmes liés au réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques, le retard dans la mise en œuvre de l'AIDC et l'accès limité aux ressources pour soutenir les projets et activités SAT.

4.4.13. La réunion a félicité le Secrétariat pour les réponses complètes reçues sur les questions relatives à la zone SAT. La réunion a reconnu la persistance de certains défis et a appelé les États de la zone SAT à s'engager davantage dans les activités du Groupe SAT. La réunion a soutenu l'élargissement du mandat du Groupe SAT afin d'inclure les domaines AIS, MET et SAR. Par conséquent, la conclusion suivante a été adoptée :

AASPG/1 Conclusion 1/28 : Élargissement du mandat du Groupe SAT					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'assurer un soutien complet dans la mise en œuvre des Services de navigation aérienne dans la zone SAT</i>				
Quoi :	<i>Le mandat du Groupe SAT et le manuel de procédures soient amendés afin d'inclure la nouvelle structure l'AASPG et d'intégrer les domaines AIS, MET et SAR dans le champ de ses activités.</i>				
Qui :	<i>Group directeur de la 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"/>	Indicateurs	Indicateur 1 : Mandat et Manuel de procédures du Groupe SAT amendés	Moyens de collecte des données	Rapport du Secrétariat à l'AASPG/2

Activités de l'Agence régionale de surveillance de la région AFI (ARMA)

4.4.14. L'Agence régionale de surveillance de la région AFI (ARMA) a fait le point sur les activités menées au cours de l'année écoulée. La réunion a pris note des défis auxquels l'Agence est confrontée, notamment l'insuffisance des données pour le calcul de l'évaluation des risques de collision, les changements intervenus dans la gestion de

l'ARMA et la liste de contacts obsolète de l'Agence régionale. ARMA a informé la réunion du recrutement en cours visant à renforcer les effectifs de l'Agence afin d'améliorer l'efficacité dans l'exécution des responsabilités que la région a confiées à l'Agence.

Mise en œuvre du programme PBCS (Communication et surveillance basées sur les performances) dans le corridor EUR/SAM

4.4.15. L'Agence régionale de surveillance de la région AFI (ARMA) a rendu compte de la mise en œuvre du programme PBCS dans le corridor EUR/SAM. La réunion a été informée que la mise en œuvre s'inscrivait dans le cadre d'un projet supervisé par trois (3) agences régionales de surveillance (RMA) à savoir ARMA, CARSAMMA et SATMA. Le projet nécessite la collecte de données RCP240 et RSP180 sur tout le trafic aérien transitant par le couloir EUR/SAM. SATMA dirige le projet et sa mise en œuvre être effective d'ici 2026.

Données relatives aux grands écarts de hauteur (LHD) dans la région AFI

4.4.16. Dans le domaine des rapports sur les grands écarts de hauteur (LHD), ARMA a informé la réunion que les défis liés aux incohérences dans les rapports et le processus de rapport incomplet persistaient. L'agence a invité la réunion à encourager les États, en coordination avec les ANSP, à collaborer pour s'attaquer aux causes des LHD et à lui soumettre les rapports d'enquête finaux. Les rapports contribuent à la classification correcte des LHD qui est prise en compte dans les calculs de la CRA, permettant ainsi d'élaborer des plans d'atténuation afin d'éviter que les incidents ne se reproduisent, d'améliorer la gestion des risques et d'endiguer les tendances identifiées.

Données d'évaluation des risques de collision dans la région AFI - Application du minimum de séparation verticale réduit (RVSM)

4.4.17. ARMA a signalé des incohérences dans les données relatives au trafic aérien reçues de certains États et l'absence de données de la part d'autres États. ARMA a exhorté la réunion à encourager les États à collecter et à vérifier les données relatives au trafic aérien, puis à les partager avec ARMA, car ces données sont essentielles au calcul de l'évaluation des risques de collision (CRA), qui renseigne ARMA sur la sécurité et l'efficacité du programme de surveillance d'altitude RVSM dans la région AFI, et permet de déterminer si la région a atteint le niveau de sécurité cible (TLS) de 5×10^{-9} accidents mortels par heure de vol. Constatant que l'incohérence des données ne reflète pas fidèlement la CRA, ARMA a demandé à la réunion d'aider à responsabiliser les États afin qu'ils garantissent leur soutien à l'agence.

4.4.18. ARMA a informé la réunion qu'elle restait disponible pour fournir des conseils en cas de besoin, en particulier dans les domaines où les points de contact (PoC) ont changé. La réunion a invité les États à collaborer avec ARMA pour traiter ces questions et à solliciter son aide si nécessaire.

Soutien régional à ARMA

4.4.19. La réunion a examiné une proposition visant à renforcer le soutien régional à l'Agence régionale de surveillance AFI (ARMA). La réunion a noté que, depuis dix-sept ans, la République d'Afrique du Sud a singulièrement soutenu ARMA, imposant des exigences soutenues à ses ressources humaines et financières. Exprimant sa gratitude envers l'Afrique du Sud pour son soutien durable et efficace depuis la création de ARMA en 2008, la réunion a reconnu qu'en tant qu'agence régionale responsable du suivi de l'espace aérien RVSM AFI et des opérations du PBCS, ARMA a besoin d'un soutien

régional plus large pour garantir la pérennité de sa mission. La réunion a donc adopté la conclusion suivante :

AASPG/1 Conclusion 1/29 : Renforcement de la gouvernance de la mission d'ARMA					
Pourquoi :	<i>Que, afin de renforcer le rôle d'ARMA et d'assurer la durabilité et l'efficacité de la gouvernance de sa mission,</i>				
Quoi :	<p><i>a) Une équipe composée de représentants de la Namibie, du Sénégal, de l'Afrique du Sud, de la Zambie, d'AFRAA, d'ARMA, d'ASECNA, d'ATNS, de l'IATA et de l'OACI, est mise en place afin de mener une étude sur le mécanisme d'amélioration et de renforcement de la mission d'ARMA en matière de gouvernance et de politiques de ressources, en tirant parti des bonnes pratiques dans la région et dans d'autres régions.</i></p> <p><i>b) Le Secrétariat de l'OACI et ARMA coordonne la tâche de l'équipe de travail d'ici le 31 mars 2026.</i></p>				
Qui :	<p><i>a) AASPG</i></p> <p><i>b) Secrétariat de l'OACI et l'équipe</i></p>				
Quand :	<p><i>a) 7 novembre 2025</i></p> <p><i>b) 31 mars 2026</i></p>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	<p>Indicateur 1 : Création du petit groupe de travail (SWG)</p> <p>Indicateur 2 : Rapport de l'équipe de travail</p>	Moyens de collecte des données	Rapport du Secrétariat à l'AASPG/2

Point sur le Programme africain des procédures de vol

- 4.4.20. La réunion a rappelé que l'objectif principal du Programme africain des procédures de vol (AFPP) est d'aider les États à développer des capacités durables dans le domaine des procédures de vol aux instruments (IFP), en conformité avec la Résolution A37-11 de l'Assemblée sur la navigation fondée sur les performances (PBN), ainsi que leurs obligations en matière de qualité et de maintenance des procédures de vol aux instruments. Cet objectif est réalisé à travers le renforcement des capacités, notamment par la formation, l'assistance technique et la fourniture de conseils.
- 4.4.21. La réunion a reçu le point sur les adhésions des États à l'AFPP et sur la mise en œuvre de la PBN dans la région AFI. Il a été noté avec satisfaction que 79 % des États dans la région AFI sont affiliés au Programme, soit en tant que membres actifs, soit en tant que membres utilisateurs. De plus 85 % des États ont publié des plans nationaux de mise en œuvre de la PBN (NPIP) et ont mis en œuvre des procédures d'approche PBN, tandis que 15 % n'ont pas encore atteint ces deux objectifs.
- 4.4.22. L'AFPP a également mis en évidence plusieurs défis opérationnels persistants affectant négativement les performances de sécurité dans la région et qui, dans certains cas,

contribuent aux préoccupations significatives de sécurité (SSC). Ces défis sont les suivants :

- non-respect de la périodicité prescrite pour la calibration des aides à la navigation ;
- enquêtes WGS-84 irrégulières ou obsolètes ;
- manque de concepteurs de procédures de vol ; et
- non-respect de l'obligation de procéder à un examen systématique des procédures de vol aux instruments tous les cinq ans, conformément aux dispositions de l'OACI.

4.4.23. La réunion a salué les progrès réalisés par l'AFPP, ainsi que le soutien constant apporté aux États a encouragé les États à :

- élaborer et mettre en œuvre des programmes de formation structurés pour les concepteurs de procédures de vol ;
- mettre en place des stratégies de rétention des talents afin de préserver la continuité de l'expertise ;
- allouer les ressources budgétaires appropriées pour les campagnes WGS-84 périodiques, la validation en vol et la calibration des aides à la navigation ; et
- se conformer pleinement aux dispositions de l'OACI régissant la conception, la validation, la publication et l'examen périodique des procédures de vol aux instruments.

RNAV GNSS pour AFIS

4.4.24. Le Gabon a rendu compte de sa coopération avec l'ASECNA pour mettre en œuvre des procédures de vol aux instruments sur huit aérodromes AFIS. Cette initiative visait à améliorer la sécurité des vols et la fiabilité opérationnelle dans les aérodromes domestiques situés dans la forêt équatoriale dense et exposés à des conditions météorologiques difficiles, qui entraînent fréquemment des remises de gaz et des détournements.

4.4.25. Une campagne de collecte de données en deux phases (novembre-décembre 2024) a permis d'élaborer des études conceptuelles et des graphiques préliminaires conformes aux critères PANS-OPS de l'OACI. Des sessions de validation ont été organisées à Libreville (septembre-octobre 2025) avec la participation active des exploitants aériens et des acteurs de l'aviation, et ont confirmé les besoins opérationnels et les considérations de sécurité. Bien que la mise en œuvre soit toujours en cours, les premiers avantages constatés comprennent une collaboration renforcée, une meilleure supervision de la conception des procédures et une confiance accrue dans les futures opérations PBN sur les aérodromes AFIS. La réunion a pris note de ces informations et a encouragé les États disposant d'aérodromes AFIS à s'inspirer de l'expérience du Gabon.

Mise en œuvre des techniques CCO/CDO au Cameroun

Le Cameroun a fait état de progrès significatifs dans la mise en œuvre des procédures CCO/CDO (Opérations en montée continue/Opérations en descente continue) à l'aéroport international de Douala. Les procédures PBN révisées ont intégré de nouvelles trajectoires d'arrivée et de départ, minimisant ainsi les points de conflit et intégrant cinq nouveaux points de cheminement 5LNC. Une étude de sécurité a permis d'identifier les principaux risques opérationnels, conduisant ainsi à la mise en place de mesures d'atténuation par le biais de la formation des contrôleurs, de la mise à jour des procédures et de l'amélioration

des scénarios de simulation. Les nouvelles procédures conformes aux techniques CCO/CDO sont entrées en vigueur à la date AIRAC du 10 juillet 2025, apportant des avantages tels qu'une réduction du bruit, une diminution de la consommation de carburant et des émissions, une diminution des communications contrôleur-pilote et une amélioration de la capacité TMA. Le Cameroun prévoit d'étendre l'intégration des procédures CCO/CDO aux aéroports de Yaoundé-Nsimalen et Garoua lors des prochaines révisions des procédures de vol aux instruments (IFP).

La réunion a félicité le Cameroun pour les progrès accomplis dans la mise en œuvre des opérations en montée continue et en descente continue.

4.5. Plan régional et plans nationaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

- 4.5.1. La réunion a noté de l'état de mise en œuvre du Plan régional AFI de sécurité de l'aviation (RASP-AFI) et du Plan AFI de navigation aérienne (AFI eANP).

Plan régional AFI de sécurité de l'aviation (RASP-AFI)

- 4.5.2. Conformément au Plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP), chaque région et chaque État membre de l'OACI devraient élaborer respectivement un Plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) et un Plan national de sécurité de l'aviation (NASP) définissant leurs orientations stratégiques en matière de gestion de la sécurité et démontrant l'engagement en faveur de l'amélioration de la sécurité.
- 4.5.3. Le Plan régional AFI de sécurité de l'aviation (RASP-AFI, édition 2023-2025) a été approuvé par la Neuvième réunion du Groupe régional Afrique-océan Indien de sécurité de l'aviation (RASG-AFI/9), publié et enregistré auprès de la Communauté en ligne NASP de l'OACI en novembre 2023. Il est conforme à l'édition 2023-2025 du GASP et comprend six objectifs et les cinq catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC), et des catégories d'événements à risque élevé au niveau régional (R-HRC). sa vision est d'atteindre et de maintenir l'objectif ambitieux de zéro décès dans les opérations commerciales d'ici 2030 et au-delà, conformément au Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations unies.
- 4.5.4. Deux ateliers RASP/NASP de la région AFI ont été organisés en septembre 2024 à Nairobi (Kenya), et à Banjul (Gambie), auxquels ont participé plus de 80 représentants des États, de l'industrie et des organisations régionales/internationales. Les ateliers ont permis d'examiner la structure du RASP-AFI, les objectifs, les cibles, les risques pour la sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les catégories de R-HRC.
- 4.5.5. Les participants ont exprimé leur grande satisfaction à l'égard de l'atelier et ont recommandé qu'il soit organisé chaque année. À la suite des ateliers, quatre États (le Botswana, le Tchad, le Sénégal et la Tanzanie) ont élaboré et enregistré leur NASP auprès de l'OACI, tandis que le Cap Vert a révisé son NASP afin de l'aligner sur le RASP-AFI 2023-2025. Plusieurs autres États en sont à différents stades d'élaboration ou de révision de leur NASP.
- 4.5.6. Au 31 octobre 2025, huit États de la région WACAF (Bénin, Cap Vert, Tchad, Côte d'Ivoire, Ghana, Sénégal, Sierra Leone et Togo) et sept États de la région ESAF (Botswana, Éthiopie, Kenya, Namibie, Rwanda, Tanzanie et Ouganda) avaient élaboré et enregistré leur NASP auprès de la Communauté en ligne du NASP de l'OACI.
- 4.5.7. Le Sous-groupe de gestion et de supervision de la sécurité (SMO/SG) a identifié six projets prioritaires, dont le projet « Révision du RASP-AFI et assistance aux États pour l'élaboration et la révision de leurs NASP ». Une équipe projet à créer examinera le RASP-AFI, édition 2023-2025, pour l'aligner sur le GASP, édition 2026-2028.

Élaboration et mise en œuvre du Plan national de sécurité de l'aviation du Cabo Verde

- 4.5.8. La Cap Vert a présenté les mesures et les considérations prises pour élaborer et mettre en œuvre son Plan national de sécurité de l'aviation. La note de travail comprenait également des informations concernant l'état de mise en œuvre et les défis et opportunités associés.
- 4.5.9. L'Etat a bénéficié en août 2022 du pack de mise en œuvre de l'OACI (iPack) intitulé « *Developing a National Aviation Safety Plan* » et a élaboré et publié avec succès son Plan national de sécurité de l'aviation en novembre 2022 pour la période triennale 2023-2025. L'iPack comprenait des documents, une formation, des outils et une assistance à distance fournie par un expert (SME). Le projet a été mené à bien dans les délais impartis (septembre et décembre 2022). Le processus d'élaboration était axé sur les données, collaboratif et conforme aux orientations de l'OACI.
- 4.5.10. Le plan de mise en œuvre du NASP pour 2023 a établi 16 initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) et 47 activités connexes, dont 14,31 % ont été mises en œuvre, 20,44 % sont en cours et 11,25 % n'ont pas encore été lancées. En 2024, 16,26 % avaient été mises en œuvre, 33,52 % étaient en cours et 14,22 % n'avaient pas encore été lancées. La première révision du Plan national de sécurité de l'aviation du Cap Vert, édition 2023-2025, a été effectuée en 2024 afin de l'aligner sur la première édition du RASP-AFI 2023-2025. L'État a fait part des difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre du NASP, notamment :
- des changements dans la structure organisationnelle des parties intéressées de l'équipe de mise en œuvre, y compris la haute direction et/ou ses représentants. Cela nécessite la formation et la familiarisation des nouveaux membres, ce qui affecte les délais ;
 - le maintien du NASP comme priorité dans l'agenda des parties intéressées ; et
 - Le nombre d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) et d'actions découlant du GASP et du RASP-AFI, qui doivent être incluses dans le NASP.
- 4.5.11. La réunion a félicité le Cap Vert pour ses réalisations et a encouragé les États à accélérer l'élaboration et la mise en œuvre des NASP.

Plan régional de navigation aérienne (AFI ANP)

- 4.5.12. La réunion a rappelé l'appel lancé par APIRG/27, exhortant les États à examiner régulièrement leurs données et à soumettre des demandes d'amendement si nécessaire, afin de garantir la cohérence et l'exactitude des données contenues dans l'ANP de la région AFI. L'état de mise en œuvre des trois volumes de l'ANP de la région AFI a été présenté à la réunion.
- 4.5.13. Concernant la mise en œuvre des éléments ASBU telle qu'elle est décrite dans le volume III de l'ANP, la réunion a noté l'absence ou l'insuffisance des données fournies par les États en ce qui concerne l'état réel de la mise en œuvre. La réunion a donc encouragé les États à créer et à rendre opérationnels leurs comités nationaux, comme le prévoit la conclusion 27/17 de la réunion APIRG/27, afin de garantir des rapports réguliers sur la mise en œuvre des éléments ASBU.
- 4.5.14. La réunion a encouragé les États à élaborer des plans nationaux de navigation aérienne alignés sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan régional de navigation aérienne (AFI ANP), qui serviront de documents de référence pour les investissements et la modernisation des infrastructures. Bien que certains efforts aient été déployés par les États pour élaborer des Plans nationaux ASBU, il a été recommandé

d'intégrer la planification des éléments ASBU dans les Plans nationaux de navigation aérienne, conformément au quatrième niveau de la structure du GANP, plutôt que de disposer de Plans ASBU isolés.

- 4.5.15. Bien que l'OACI prévoie de publier un modèle en ligne pour les Plans nationaux de navigation aérienne via le portail GANP, cette ressource n'est pas encore disponible. Par conséquent, la réunion a chargé le sous-groupe Exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG) et le sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information (IIM/SG) d'élaborer un modèle régional afin de guider les États de la région AFI de manière harmonisée. Par conséquent, la décision suivante a été formulée :

AASPG/1 Décision 1/30 : Élaboration d'un modèle de plan national de navigation aérienne					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'assister les États dans l'élaboration des Plans nationaux de navigation aérienne,</i>				
Quoi :	<i>Le sous-groupe Exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG) et le sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information (IIM/SG) doivent coordonner l'élaboration d'un modèle de plan national de navigation aérienne.</i>				
Qui :	<i>AAO/SG et IIM/SG</i>				
Quand :	<i>31 octobre 2026</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateur s	Modèle élaboré	Moyens de collecte des données	Rapport des sous-groupes AAO et IIM à l'AASPG/2

Mise à jour de l'eANP de la région AFI - Points marquant les limites latérales des FIR/UIR et SRR

- 4.5.16. La République Démocratique du Congo (RDC) a fait part de ses préoccupations concernant la précision des coordonnées des Régions d'information de vol (FIR/UIR) et des limites des Régions de recherche et de sauvetage (SRR) dans le volume I du plan de navigation aérienne AFI.
- 4.5.17. La RDC a souligné des cas de non-alignement entre les limites des FIR et des SRR avec les limites souveraines des Etats, en l'absence d'accords bilatéraux. Dans ce cas précis, l'État a soulevé la question existante de l'organisation de l'espace aérien entre la RDC et la Zambie dans la région de la botte du Katanga.
- 4.5.18. La réunion a convenu qu'une coordination bilatérale plus poussée entre la RDC et la Zambie soit initiée pour régler le problème avec l'appui de l'OACI si nécessaire.
- 4.5.19. La RDC a également souligné l'absence d'informations sur les limites des FIR et des SRR dans le volume I de l'ANP et a proposé que les coordonnées diffusées par les Bureaux régionaux de l'OACI pour obtenir la confirmation des États ou la soumission de contre-propositions soient prise en compte pour la mise à jour du volume I de l'ANP.

- 4.5.20. Le Secrétariat a rappelé que les coordonnées des limites des FIR communiquées aux États étaient celles adoptées par le Conseil de l'OACI, déplorant le faible nombre de réponses provenant des États et des ANSP.
- 4.5.21. La réunion a exhorté les États et les ANSP qui ne l'ont pas encore fait à envoyer en temps utile leurs réponses concernant les coordonnées des limites des FIR afin de permettre la finalisation des travaux préparatoires à la soumission de la demande d'amendement de l'ANP, volumes I et II.

4.6. Carences de la navigation aérienne et préoccupations significatives de sécurité

- 4.6.1. La réunion a examiné les progrès réalisés dans la gestion des carences de la navigation aérienne, et l'état des préoccupations significatives de sécurité (SSC) dans la région AFI.

Gestion des carences de la navigation aérienne

- 4.6.2. La réunion a rappelé que la réunion APIRG/27 avait constaté une lenteur persistante dans l'identification et la résolution des carences de la navigation aérienne. La réunion a été informée des efforts déployés par les Bureaux régionaux de l'OACI pour encourager le reporting par États et les organisations. Dans ce contexte, un atelier virtuel sur la gestion des carences de la navigation aérienne et sur le suivi de la mise en œuvre des éléments ASBU a été organisé du 15 au 18 septembre 2025, avec cent cinquante-deux (152) participants issus des États et d'organisations.
- 4.6.3. La réunion a noté avec satisfaction que les activités de sensibilisation ont permis l'augmentation du nombre de notifications. À la fin d'octobre 2025, quarante-sept (47) notifications de carences potentielles avaient été soumises sur la plateforme AANDD par le Bénin, le Cameroun, la Mauritanie, l'Île Maurice, les Seychelles et ARMA. La réunion a salué ces États et organisation pour leur contributions.
- 4.6.4. La réunion a pris note de l'analyse des notifications effectuée par le Comité d'examen des Bureaux régionaux, conformément aux dispositions du Manuel de procédures de l'AASPG. Deux (2) notifications ont été résolues avant l'examen du Comité et les États concernés ont été félicités. Huit (8) cas ont été évalués par le Comité d'examen comme étant des carences préliminaires et les États concernés ont été encouragés à prendre les mesures correctives en temps opportun dès qu'ils en auront été notifiés par les Bureaux régionaux.
- 4.6.5. Afin d'accélérer la résolution des carences de la navigation aérienne et améliorer la coordination des activités de planification et de mise en œuvre, les États ont été encouragés à créer et à rendre opérationnels des comités nationaux, comme le prévoit la conclusion 27/17 de la réunion APIRG/27, avec le soutien des Bureaux régionaux de l'OACI.
- 4.6.6. Les usagers de l'air étant les bénéficiaires directs des services et des installations de navigation aérienne et disposant souvent d'informations opérationnelles en temps réel, la réunion a encouragé la conduite d'activités de sensibilisation ciblées afin de renforcer leur participation au processus de gestion des carences de la navigation aérienne.

Point sur les Préoccupations significatives de sécurité (SSC)

- 4.6.7. La réunion a rappelé le processus de gestion des SSC, depuis leur identification jusqu'à leur résolution, et a noté l'assistance en cours par les Bureaux régionaux de l'OACI et les organisations régionales pour assister les États à gérer les SSC en attente de résolution. Les défis auxquels sont confrontés les États, notamment les carences en matière de capacités institutionnelles, les contraintes financières, les restrictions opérationnelles et les problèmes de gouvernance ont été relevés. La réunion a exhorté les États ayant des

SSC en attente de résolution à mettre en œuvre des actions correctives et des mesures d'atténuation efficaces et soumettre les preuves à l'OACI pour examen en temps opportun. La réunion a également encouragé la collaboration entre les États et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) notamment dans le cadre de la supervision des activités de conception et de validation des procédures de vol aux instruments.

Mise en œuvre du cadre régional et du cadre national de planification de la navigation aérienne

4.6.8. La réunion a salué l'initiative de l'ASECNA visant à élaborer un plan directeur de navigation aérienne qui servirait de base à l'élaboration des plans nationaux de navigation aérienne des États membres de l'ASECNA. La réunion a encouragé l'ASECNA à participer à la tâche affectée aux sous-groupes AAO et IIM pour l'élaboration d'un modèle de plan national de navigation aérienne.

4.7. Autres initiatives de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

Point sur le Programme AFI-CIS pour 2025

4.7.1. La CAFAC a présenté un rapport sur les activités du programme AFI-CIS pour 2025 menées en collaboration avec les principales parties intéressées pour renforcer la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, et améliorer la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux du système national de supervision de la sécurité. Onze (11) missions à travers six (6) États ont été menées dans le cadre d'un projet s'appuyant sur un Plan d'action de haut niveau spécifique afin de garantir une exécution structurée et des résultats mesurables.

4.7.2. La réunion a également été informée des missions d'assistance technique AFI-CIS prévues pour 2026 visant à renforcer la supervision de la sécurité à travers un appui ciblé dans l'élaboration de la législation, des procédures et des documents d'orientation technique et à la mise en œuvre des activités de certification, d'octroi de licences et de surveillance, notamment en permettant la formation en cours d'emploi et le renforcement des capacités. Cela favorisera la mise en œuvre de plans d'actions correctives (CAP) et l'amélioration de la conformité avec les Éléments cruciaux (CE) de l'OACI relatifs au système de supervision de la sécurité d'un État.

4.7.3. La réunion a encouragé les États à tirer parti du programme pour renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité.

État d'avancement du plan stratégique des RSOO AFI

4.7.4. La réunion a examiné les progrès du plan stratégique des RSOO AFI et sa feuille de route de mise en œuvre, élaborée en réponse à la Déclaration ministérielle d'Ezulwini de 2017. Le Plan stratégique a été étoffé par des études, dont le développement a été coordonné par le Plan AFI sur la gouvernance, les mécanismes de financement et l'optimisation des RSOO et RAIO en nombre et en taille.

4.7.5. Le Plan Stratégique révisé a été validé lors d'un atelier organisé à Kampala, en Ouganda, du 28 au 30 avril 2025. L'atelier a proposé une approche en trois phases pour le développement des RSOO de la région AFI (consolidation, maturation et optimisation) et a mis en place un groupe de travail spécial chargé de mettre à jour la feuille de route afin de couvrir la période allant jusqu'en 2035. Le Plan stratégique révisé pour le renforcement des RSOO dans la région AFI et la feuille de route actualisée pour sa mise en œuvre ont été finalisés et seront soumis au Comité directeur des Plans AFI pour examen.

Résultats de la Première réunion du Groupe d'analyse des événements ATS de la région AFI

- 4.7.6. La réunion a noté que la première réunion du Groupe d'analyse des événements ATS de la région AFI (AEAG/1) s'est tenue du 13 au 18 octobre à Libreville, accueillie par l'ANAC Gabon et sous la direction des Bureaux régionaux WACAF et ESAF de l'OACI, et facilitée par les RSOO et les usagers, à savoir AAMAC, BAGASOO, CASSOA, SASO, AFRAA, IATA.
- 4.7.7. L'AEAG/1 a examiné les événements ATS rapportés pour 2023 et 2024, identifié les tendances et les problèmes récurrents, et formulé des recommandations fondées sur des données pour améliorer la sécurité ATS dans la région AFI utilisant une méthodologie normalisée de classification et d'analyse des événements ATS, basée sur des catégories de taxonomie (incidents ATS, urgences en vol, contingences en vol, contingences ATC).
- 4.7.8. *Analyse préliminaire des événements (2023–2024)* : Au total, 455 événements ATS ont été recensés, dont 321 en 2023 et 134 en 2024, tels que communiqués par les États et les ANSP par l'intermédiaire de leurs RSOO respectives. L'ensemble des données couvrait des événements survenus à la fois dans l'espace aérien contrôlé et sur les aérodromes situés dans dix (10) régions d'information de vol (FIR).
- 4.7.9. *Répartition par type d'événement déclaré* : Les incidents les plus fréquemment rapportés en 2023 concernaient la gestion de la faune, la fiabilité des équipements, les performances de communication et le respect des procédures ATC.
- 4.7.10. Les tendances incluses :
- 2023 :
 - Impacts d'oiseaux (38 événements) et risques fauniques (17 événements) représentant ensemble 17 % des notifications de 2023 ;
 - QRF-Dysfonctionnements à bord (33 événements) et Problèmes liés aux équipements de communication (33 événements) reflétant le nombre croissant de problèmes relatifs à la fiabilité technique et à la fiabilité de communication ;
 - Remise des gaz pour cause météorologique (17 événements), AIRPROX (13 événements) et Problèmes liés aux procédures ATC (11 événements) ; et
 - Perte d'espacement (10 événements) et incursion sur piste (6 événements).
 - 2024
 - Impacts d'oiseaux (38 événements), qui sont restés le type d'événement le plus fréquent, suivis par les événements suivants ;
 - QRF-Dysfonctionnements à bord (17 événements) et Défaillances du système/des composants (SCF-NP/SCF-P ; 18 événements combinés) ;
 - Problèmes liés aux procédures ATC (6 événements) et sorties de piste ou incursions sur piste (4 événements combinés) ; et
 - La présence notable d'événements AIRPROX (8 événements) ; remise des gaz pour cause météorologique (7 événements), approches instables (3 événements), et perte d'espacement (2 événements).
- 4.7.11. Les causes probables et facteurs contributifs incluent les performances humaines des contrôleurs aériens, les défaillances du système de communication, le non-respect des procédures et problèmes de communication, présence d'oiseaux et d'animaux, les pannes techniques et matérielles, les conditions météorologiques et environnementales, les contraintes opérationnelles et la conception de l'espace aérien.

4.7.12. La réunion AEAG/1 a formulé des recommandations clés visant à améliorer et à renforcer la sécurité des opérations ATS, notamment :

- ✓ *Recommandations en matière de sécurité* : Amélioration des compétences des contrôleurs aériens, réalisation d'enquêtes sur les performances du service mobile aéronautique dans la région AFI, revue et amélioration de la gestion de la faune dans les aérodromes internationaux.
- ✓ *Recommandations en matière d'organisation* : élargissement du mandat de l'AEAG afin d'inclure l'adhésion des RSOO spécialisées dans les aérodromes et aides au sol (AGA) et les opérations aériennes (OPS), nécessité d'un partage rapide, cohérent et complet des données de sécurité afin de permettre une analyse efficace des événements ATS par l'AEAG, et relance des activités du Groupe d'action tactique (TAG) afin d'élaborer et de suivre la mise en œuvre de solutions tactiques liées à la sécurité.

4.7.13. La réunion a félicité les AAMAC, BAGASOO, CASSOA et l'OACI pour la qualité des résultats de l'AEAG/1 et a adopté la décision suivante :

AASPG/1 Conclusion 1/31 : Renforcement du Groupe d'analyse des événements ATS (AEAG)					
Pourquoi :	<i>Que, afin d'assurer une analyse complète et cohérente des événements ATS enregistrés dans l'espace aérien et sur les aérodromes de la région AFI,</i>				
Quoi :	<i>b) le nouveau mandat de l'AEAG est approuvé ; et b) les organisations ASSA-AC et URSAC sont considérés comme membres de l'AEAG.</i>				
Qui :	<i>a) et b) AASPG</i>				
Quand :	<i>a) et b) 7 novembre 2025</i>				
Suivi de la mise en œuvre					
Suivi requis	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Indicateurs	N/A	Moyens de collecte des données	N/A

Applicabilité des licences de contrôleur aérien dans l'espace aérien délégué

4.7.14. Le Gabon a soulevé la question de la portée juridique et territoriale des licences de contrôleur aérien (ATC) dans le contexte de l'espace aérien délégué. Il a été noté qu'en cas de délégation de la fonction de fourniture de services de navigation aérienne, les aspects relatifs à la gestion administrative du personnel ANS doivent inclure la documentation pertinente pour la fourniture de ces services, en particulier celle relative au service de contrôle de la circulation aérienne.

4.7.15. La réunion a également noté que, contrairement à d'autres documents administratifs, les licences de contrôleur aérien sont délivrées par l'autorité de l'aviation civile de l'État hôte de l'organisme ATS, quelle que soit la nature de l'espace aérien couvert (souverain ou délégué), ce qui soulève la question de la portée des privilèges conférés par ces licences lorsqu'elles sont exercées au-delà du territoire de l'État qui les a délivrées. En outre, la licence délivrée par les autorités de l'aviation civile des États délégués n'a qu'un cadre juridique national, sans disposition spécifique couvrant l'exercice des privilèges dans l'espace aérien délégué.

- 4.7.16. Il a été suggéré que les États délégataires et délégataires mettent en place des mécanismes explicites pour la reconnaissance mutuelle des licences ATC, en définissant le champ d'application géographique et les responsabilités en matière de supervision et de sécurité.
- 4.7.17. La réunion a félicité le Gabon d'avoir soulevé la question de l'applicabilité des licences ATC dans l'espace aérien délégué. La réunion a encouragé les États concernés à coordonner leurs efforts pour combler les carences relatives à la délivrance des licences ainsi qu'à leur champ d'application dans le contexte de la délégation de l'espace aérien.

Enquête de satisfaction client sur les services MET

- 4.7.18. La réunion a été informée de l'enquête de satisfaction client menée par l'ASECNA dans le cadre de son système de management de la qualité pour gérer la qualité des informations météorologiques fournies aux usagers. L'ASECNA procède tous les deux ans à une évaluation de la satisfaction de ses clients. Cette enquête est réalisée à l'aide de questionnaires conçus pour mieux comprendre les attentes des usagers des services MET. Ces questionnaires sont distribués aux responsables des opérations de toutes les compagnies aériennes et aux pilotes opérant dans l'espace aérien des États membres de l'ASECNA.
- 4.7.19. Au cours de la campagne d'enquête 2023, 180 réponses ont été reçues de 87 compagnies aériennes, dont 49 membres de l'IATA. Les résultats ont indiqué un taux de satisfaction de 99,5 % pour les services de documentation de vol et de 98,30 % pour les prévisions des paramètres et phénomènes MET. Des actions correctives ont été mises en œuvre dans les centres concernés afin de remédier au taux d'insatisfaction de 1,7 % lié à la précision des prévisions et au taux de 0,5 % concernant les services de protection des vols.
- 4.7.20. La réunion a félicité l'ASECNA pour le travail accompli et a encouragé les ANSP à adapter le modèle d'enquête de satisfaction client fourni dans le document WMO n° 1100 à leur contexte opérationnel, et à mener ces enquêtes à intervalles réguliers, conformément à leur système de management de la qualité et en collaboration avec les usagers.

Prise en compte d'autres produits d'information aéronautique dans le PIB afin d'éviter la prolifération de NOTAM anciens et très anciens

- 4.7.21. La réunion a discuté de la prolifération des NOTAM anciens et très anciens, qui continue de nuire à la qualité des informations aéronautiques. La réunion a rappelé les résultats de la campagne mondiale visant à éliminer les NOTAM anciens et très anciens, ainsi que les normes et pratiques recommandées de l'OACI figurant dans l'annexe 15, les procédures du PANS-AIM (Doc 10066) et les orientations contenues dans le Manuel des services d'information aéronautique (Doc 8126) concernant le produit approprié à utiliser pour la diffusion des informations aéronautiques.
- 4.7.22. La réunion a exhorté les États à veiller, dans le cadre de leurs activités de supervision de la sécurité, à ce que les procédures d'exploitation AIS prévoient l'utilisation du produit approprié pour la publication des informations aéronautiques au lieu d'une promulgation systématique des NOTAM.

Protection du personnel d'aviation dans les zones de conflit

- 4.7.23. L'IFATCA a soulevé des préoccupations concernant la menace croissante que représentent les conflits armés pour le personnel d'aviation, en particulier les contrôleurs aériens (ATCO), et pour les installations essentielles de gestion du trafic aérien (ATM) dans la région AFI. Elle a en outre souligné les incidents confirmés dans plusieurs parties de la région, qui constituent de graves violations du droit international humanitaire (IHL),

mettent des vies en danger, perturbent les transports aériens essentiels et entravent le développement sécurisé de l'aviation.

4.7.24. L'IFATCA a également informé la réunion qu'elle avait, dans ses déclarations de principe sur la sécurité et la responsabilité des contrôleurs aériens, constamment souligné la nature apolitique et humanitaire du rôle des contrôleurs aériens et l'obligation des États et des employeurs de garantir des conditions de travail sûres et sécurisées.

4.7.25. L'organisation a proposé une approche collective et préventive pour la protection du personnel et des installations aéronautiques dans les zones de conflit, notamment :

- *La reconnaissance de neutralité* : Les services civils de contrôle aérien sont essentiels à la sécurité publique et aux opérations humanitaires. Les contrôleurs aériens (ATCO) devraient être explicitement reconnus comme des personnes neutres et protégées en vertu du droit international humanitaire ;
- *La planification de mesures d'exception et de continuité* : Les plans de mesures d'exception coordonnés au niveau régional devraient prévoir non seulement le réacheminement et la gestion de l'espace aérien, mais aussi l'évacuation d'urgence, le transfert en toute sécurité du personnel et la sauvegarde des données et des équipements opérationnels.
- *Le suivi et la responsabilité* : L'OACI, en partenariat avec les États et les organismes régionaux, devrait envisager des mécanismes permettant de documenter et de signaler les attaques contre le personnel et les installations aéronautiques afin de garantir la responsabilité et de prévenir leur répétition ; et
- *Le bien-être du personnel* : Les ANSP devraient élaborer et mettre en œuvre des programmes d'aide sociale, de soutien par les pairs et d'assistance psychologique, conformément aux bonnes pratiques mondiales et aux politiques pertinentes d'IFATCA en matière de responsabilité professionnelle et de soutien en santé mentale.

4.7.26. La réunion a pris note et reconnu les préoccupations soulevées par l'IFATCA comme des questions pertinentes pour l'ensemble du personnel et des installations des services de navigation aérienne (ANS). La réunion a donc appelé l'OACI et les États à intégrer les questions relatives à la protection du personnel et des installations des services de navigation aérienne dans le cadre régional de mesures d'exception et à examiner les recommandations formulées par l'IFATCA afin de renforcer la planification et la gestion au niveau national des mesures d'exception.

Ratification des conventions internationales relatives à la sécurité et au bien-être des passagers dans la région AFI

4.7.27. L'Association pour la mobilité durable en Afrique (ASMAFRICA) a fait part de ses préoccupations concernant les carences importantes qui persistent dans les cadres juridiques et la protection des passagers. La réunion a noté que la plupart des États n'ont pas ratifié la Convention de Montréal de 1999 (CM99), ce qui entraîne une fragmentation des droits et des mécanismes d'indemnisation incohérents. En outre, les taxes aériennes élevées, les infrastructures obsolètes et la connectivité limitée freinent encore davantage la compétitivité et l'intégration régionale, tandis que la modernisation grâce à l'innovation numérique et à l'harmonisation réglementaire reste essentielle.

4.7.28. Pour relever ces défis, ASMAFRICA a exhorté les États à accélérer la ratification du MC99, à harmoniser les taxes aériennes et à investir dans les infrastructures aéroportuaires. Il a été noté que le développement de hubs régionaux, la simplification des

procédures de visa et la promotion de la coopération entre les secteurs de l'aviation, du tourisme et du numérique permettront de renforcer les droits des passagers, de réduire les coûts et d'améliorer la connectivité. Ces mesures s'alignent sur les objectifs du SAATM et de l'AfCFTA, soutenant l'intégration économique et le développement durable à travers l'Afrique.

Coopération régionale entre les ANSP de la région AFI sur les bases de données AIXM

4.7.29. L'ASECNA et l'Autorité de l'aviation civile de la Gambie ont informé la réunion de leur initiative commune visant à héberger une base de données AIXM pour la Gambie dans l'environnement serveur AIXM de l'ASECNA. Le champ d'application de cette coopération comprenait l'hébergement de la base de données aéronautiques de la Gambie, la production à partir de cette base de données et la publication périodique de l'AIP, ainsi que la formation du personnel AIS de la Gambie. La réunion a félicité l'ASECNA et la Gambie pour cet exemple de coopération régionale.

4.8. Rapport annuel sur la sécurité et la navigation aérienne

- 4.8.1. La réunion a examiné l'état d'avancement du rapport annuel sur la sécurité et la navigation aérienne ainsi que la stratégie proposée en vue de la production d'un rapport annuel intégré du système de l'aviation de la région AFI, conformément au Manuel de procédures du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG), Partie VIII-E.
- 4.8.2. Il a été rappelé que dans le cadre des structures APIRG et RASG-AFI précédentes, le rapport annuel sur la sécurité et le rapport annuel sur la navigation aérienne étaient élaborés séparément par l'Équipe de rédaction du Rapport annuel de sécurité (ASRT) et l'Équipe de rédaction du Rapport annuel de navigation aérienne (AANRT), respectivement. La création de l'AASPG appelle donc un changement de paradigme dans la production des rapports annuels intégrés en termes de structure et de contenu.
- 4.8.3. *Nouvelle structure du rapport* : Le cadre du rapport annuel évoluera de deux rapports distincts vers un rapport annuel intégré sur le système d'aviation, couvrant à la fois la sécurité et la navigation aérienne. Il a été noté que de la mise en œuvre réussite de cette nouvelle structure dépend de la réalisation d'étapes clés, notamment :
- i. la création de l'équipe de rédaction du rapport annuel de l'AASPG (AART) en 2025 ; et
 - ii. l'élaboration et la validation, en 2026, d'un nouveau modèle de rapport intégré reflétant les exigences de sécurité et de navigation aérienne.
- 4.8.4. *Contenu du rapport 2024* : La réunion a examiné le projet de rapport annuel 2024 sur la sécurité et la navigation aérienne, qui est composé de deux parties, à savoir :
- ✓ Partie 1 – La Sécurité, fournissant des informations sur la sécurité réactive, proactive et prédictive ; et
 - ✓ Partie 2 – La Navigation aérienne avec une analyse approfondie de la mise en œuvre des blocs constitutifs de base (BBB) dans la région AFI et de leur état d'avancement à travers l'état de mise en œuvre des éléments ASBU.
- 4.8.5. La réunion a félicité les équipes éditoriales pour les progrès réalisés et a adopté la décision suivante sur la publication du rapport 2024, ainsi que sur la modernisation cadre de rapport annuel :

AASPG/1 Décision 1/32 : Rapport annuel de l'AASPG

Pourquoi :	<i>Que, afin de garantir une publication efficace et en temps opportun du rapport annuel du système de l'aviation et de soutenir la transition vers un cadre intégré d'établissement de rapports</i>
Quoi :	<i>a) Le rapport annuel 2024 de sécurité et de navigation aérienne est approuvé et le Secrétariat doit coordonner sa publication. b) Le Secrétariat doit coordonner la nomination des membres de l'Équipe de rédaction du rapport annuel de l'AASPG (AART). c) L'AART doit soumettre le modèle du rapport annuel intégré du système de l'aviation pour examen.</i>
Qui :	<i>a) AASPG b) OACI c) AART</i>
Quand :	<i>a) 7 novembre 2025 b) 31 décembre 2025 c) AASPG/2</i>

Suivi de la mise en œuvre

Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Indicateurs	Indicateur 1 :	Moyens de collecte des données	Rapport du Secrétariat à l'AASPG
	Non <input type="checkbox"/>		Rapport 2024 distribué Indicateur 2 : Équipe AART mise en place Indicateur 3 : Modèle de rapport annuel élaboré		

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR : DÉFIS COMMUNS DE MISE EN ŒUVRE

5.1. Défis communs de mise en œuvre

- 5.1.1 La réunion a pris note de l'amélioration de la supervision de la sécurité dans la région AFI, avec une mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux passant de 57,79 % en 2023 à 61,54 % en septembre 2025, contre une moyenne mondiale de 70,55 %. Il a également été noté que 25 % des États membres de la région AFI ont atteint l'objectif de 75 % d'EI fixé dans GASP 2023-2025.
- 5.1.2 Malgré ces améliorations, des défis importants persistent. La supervision de la sécurité reste insuffisante dans des domaines tels que les enquêtes sur les accidents (AIG), les aérodromes et aides au sol (AGA), les services de navigation aérienne (ANS) et les opérations (OPS), principalement en raison de ressources inadéquates, de processus de certification inefficaces, d'un cadre réglementaire obsolète et d'un

manque de personnel qualifié. Les défis persistants incluent les cas récurrents de faux documents et de transferts transfrontaliers d'aéronefs, la faible mise à jour des données dans l'USOAP CMA et les problèmes systémiques dans les États où le taux de mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité est inférieur à 45 %. Cinq préoccupations significatives de sécurité liée aux services de navigation aérienne demeurent en cours de résolution avec le soutien des Bureaux régionaux de l'OACI, principalement sur la calibration des aides à la navigation et la validation des procédures de vol. Les progrès dans la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité restent faibles.

- 5.1.3 Dans le domaine de la navigation aérienne, l'analyse des événements ATS a révélé des carences dans les compétences des contrôleurs, les systèmes de communication, la planification de mesures d'exception et la culture de reporting. Le manque d'expertise technique et l'insuffisance des réglementations pour soutenir les décisions d'APIRG limitent davantage la mise en œuvre, en particulier en ce qui concerne les technologies et concepts émergents tels que le FF-ICE, le RPAS, l'AAM et le SWIM.
- 5.1.4 Les États ont été encouragés à renforcer la supervision de la sécurité en allouant des ressources adéquates, en mettant en œuvre une surveillance fondée sur les risques, en mettant à jour régulièrement les données de l'USOAP CMA et en adoptant des mesures d'exception efficaces. L'OACI a été invitée à accélérer l'harmonisation des mesures d'exception et à continuer de fournir une assistance adaptée pour relever les défis systémiques dans la région.

**POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR : RECOMMANDATIONS SUR LES ACTIONS
OU LES AMÉLIORATIONS QUI NÉCESSITERAIENT UN EXAMEN PAR
L'ANC ET LE CONSEIL**

6.1. Recommandations concernant les mesures ou améliorations qui devraient être examinées par l'ANC et le Conseil

- 6.1.1. Dans le cadre de ce point de l'ordre du jour, la réunion a formulé des recommandations concernant des mesures ou améliorations qui devraient être examinées par l'ANC et le Conseil.
- 6.1.2. Sur la base des discussions, la réunion a identifié les points suivants comme nécessitant un soutien important de la part de l'OACI :
 - a) Afin de favoriser la mise en œuvre au niveau mondial et régional du concept PBCS, l'OACI doit analyser la pertinence de la mise en œuvre et du suivi du RSP dans un environnement ADS-B et veiller à l'alignement des documents connexes le cas échéant, (ex. : Manuel PBCS (Doc. 9869), GOLD (Doc. 10037), etc.).
 - b) Compte tenu de la complexité et des implications importantes sur le plan infrastructure et organisationnel des nouvelles dispositions incluses dans l'Amendement 18 à l'Annexe 14, Volume 1, en particulier celles relatives aux surfaces de limitation d'obstacles ; ainsi que dans l'Amendement 10 à l'Annexe 14, Volume II, sur les surfaces de limitation d'obstacles et les SMS pour les héliports, l'OACI est invitée à fournir davantage d'orientations et à organiser des ateliers de sensibilisation afin de faciliter la mise en œuvre rapide des nouvelles dispositions.
 - c) La réunion a également pris note du problème émergent de la vulnérabilité des infrastructures et du personnel ATM dans les zones de conflit dans la région AFI. Il a été signalé l'indisponibilité des services ATS dans les zones de conflit en raison des dommages subis par les infrastructures ANS ainsi que de l'arrestation et de la détention

de membres du personnel ATS. La réunion invite donc l'OACI à fournir davantage de sensibilisations et des orientations sur la fourniture efficace de services de gestion du trafic aérien dans les zones de conflit, tout en préservant l'intégrité du personnel des ANSP.

6.1.3. Conformément à ce qui précède, la réunion a adopté la conclusion suivante :

AASPG/1 Conclusion I/ 33 : Soutien aux activités de l'AASPG	
Pourquoi :	<i>Que, afin de faire face aux défis émergents et persistants affectant la fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne dans la région AFI</i>
Quoi :	<p>a) <i>L'OACI analyse la pertinence de la mise en œuvre et du suivi de la RSP dans un environnement ADS-B et veiller à ce que les documents connexes soient dûment amendés et alignés, le cas échéant, (ex. : Manuel PBCS (Doc. 9869), GOLD (Doc. 10037), etc.) afin de favoriser la mise en œuvre au niveau mondial et régional du concept PBCS.</i></p> <p>b) <i>L'OACI fournisse davantage d'orientations et organise des ateliers de sensibilisation afin d'améliorer la mise en œuvre en temps opportun des nouvelles dispositions introduites par l'Amendement 18 à l'Annexe 14, Volume I et l'Amendement 10 à l'Annexe 14, Volume II.</i></p> <p>c) <i>L'OACI sensibilise davantage et fournisse des orientations sur la fourniture efficace de services ATM dans les zones de conflit, tout en préservant l'intégrité des infrastructures et du personnel des ANSP.</i></p>
Qui :	<i>a), b) & c) OACI</i>
Quand :	<i>a), b) & c) AASPG/2</i>

Suivi de la mise en œuvre

Suivi requis	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Indicateurs	<p>Indicateur 1 : Analyse de la pertinence du RSP faite</p> <p>Indicateur 2 : Lignes directrices sur la mise en œuvre des Amendement de l'Annexe 14 disponibles</p> <p>Indicateur 3 : Sensibilisation sur la protection des installations et du personnel ANSP en zone de conflit faite</p>	Moyens de collecte des données	Rapport du Secrétariat à l'AASPG
--------------	---	-------------	--	--------------------------------	----------------------------------

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR : Examen et adoption du programme de travail de l'AASPG et de ses organes contributeurs

7.1. Examen du programme de travail de l'AASPG et de ses organes contributeurs

- 7.1.1. Afin d'orienter les travaux du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG) et d'assurer la conduite efficace et en temps des activités de l'AASPG et de ses organes contributeurs, la réunion a examiné et approuvé le programme de travail et les activités de l'AASPG et de ses organes contributeurs pour 2026, tels qu'ils figurent à l'**annexe 31**.

POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR : EXAMEN ET ADOPTION DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS DE LA RÉUNION AASPG/1

8.1. Examen et adoption des conclusions et décisions

- 8.1.1. La réunion a examiné et adopté les conclusions et décisions de la réunion AASPG/1 telles que présentées dans le texte du rapport.

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR : QUESTIONS DIVERSES, DATE ET LIEU DE LA PROCHAINE RÉUNION DE L'AASPG

9.1. Questions diverses, date et lieu de la prochaine réunion de l'AASPG

- 9.1.1. La réunion a été informée que la deuxième réunion du Groupe Afrique – océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2) se tiendra dans la région ESAF en 2026. La République de Zambie a proposé d'accueillir la réunion. Le Secrétariat assurera la coordination nécessaire avec l'État en temps opportun.

Cérémonie de clôture

- 9.1.2. Au cours de la séance de clôture, des discours ont été prononcés par Mme Lucy Mbugua, Directrice régionale du Bureau ESAF de l'OACI, Mme Paule Assoumou Koki, Présidente de l'AASPG, et M. Ulrich Manfoumbi Manfoumbi, Ministre d'Etat, Ministre des Transports, de la Marine marchande et de la Logistique de la République Gabonaise.
- 9.1.3. Mme Lucy Mbugua et Mme Paule Assoumou Koki ont exprimé leur gratitude au gouvernement de la République Gabonaise pour son hospitalité et pour l'excellente organisation de la réunion. Elles ont également remercié le Ministre des Transports, le Directeur général de l'ANAC Gabon et son personnel, ainsi que le Comité d'organisation. Elles ont en outre adressé leurs remerciements à tous les États et Organisations participants, pour leur engagement actif leur contribution continue au développement de l'aviation de la région, et à la mise en œuvre effective des résultats de la réunion.
- 9.1.4. Mme Paule Assoumou Koki a également souligné l'importance du partenariat entre les États, les Organisations régionales, l'industrie et les partenaires techniques et a appelé chacune des parties prenantes à mettre activement en œuvre les conclusions et les décisions de la réunion en vue de soutenir un secteur aérien africain intégré, sûr et efficace.
- 9.1.5. Mme Lucy Mbugua a souligné que cette réunion marquait une étape importante, représentant une évolution structurelle et stratégique qui reflète une vision commune d'un système d'aviation plus sûr, plus efficace et mieux harmonisé dans la région Afrique et océan Indien. Elle a insisté sur la nécessité d'une coopération régionale forte et au partage

d'expertise entre les États et les Organisations afin d'assurer la mise en œuvre effective des conclusions et des décisions.

- 9.1.6. M. Ulrich Mafoumbi Mafoumbi, Ministre d'Etat, Ministre des Transports, de la Marine marchande et de la Logistique, a exprimé la reconnaissance du Gabon aux délégations et experts des États et Organisations participant à cette réunion de haut niveau, qui a rassemblé tous les acteurs et partenaires du secteur aérien en Afrique. Il a souligné que les thèmes abordés au cours de la semaine témoignaient de la détermination des États africains à relever les défis auxquels est confrontée la région AFI et a réaffirmé qu'aucun obstacle ne devait entraver le développement de l'aviation civile africaine. Il a invité toutes les parties prenantes à mettre en œuvre les actions convenues afin d'assurer le développement harmonieux d'un système aérien sûr, sécurisé et durable. Il a notamment réaffirmé l'engagement du Gabon à soutenir activement la mise en œuvre du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI, et a rappelé le rôle essentiel du transport aérien dans la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies et de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine. Il a conclu en souhaitant un bon retour à tous les participants et a officiellement clos la réunion.

_____FIN_____