



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**GROUPE AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE
TREIZIÈME RÉUNION (APIRG/13)**

(Sal, Cap Vert, 25 - 29 juin 2001)

**Point 4 de l'ordre du jour : Examen des rapports des Sous-groupes et des autres organes
auxiliaires d'APIRG**

**4.7 Examen du rapport de la quatrième réunion du Sous-groupe de
planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/4)**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

La présente note présente le rapport de la quatrième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome. Le Sous-groupe a reçu et passé en revue les renseignements complémentaires obtenus des États sur la liste des aérodromes réguliers et des aérodromes de dégagement pour donner suite à la septième réunion régionale de navigation aérienne AFI/7. Sur la base des contributions fournies par les États et des renseignements recueillis par le Secrétariat, le Tableau AOP devant faire partie du FASID AFI a été élaboré. Le Sous-groupe s'est penché sur les listes des lacunes et carences dans le domaine d'AOP soumis par le Secrétariat et d'autres sources. Le Sous-groupe a noté les efforts accomplis dans l'élimination des lacunes et carences notamment en raison de la restructuration des administrations de l'aviation civile dans un certain nombre d'États. Le Sous-groupe a également passé en revue l'état des installations et services d'aérodromes fournis aux aérodromes internationaux et a fait des recommandations pour des améliorations, le cas échéant. L'incidence des nouveaux avions de grandes dimensions aux aérodromes dans la région AFI a été également discutée par le Sous-groupe et une étude complémentaire a été recommandée.

La suite à donner par l'APIRG est indiquée au paragraphe 8.

Références :

Rapport de la réunion régionale AFI/7 Doc. 9702

Rapport de la réunion APIRG/12

Rapport de la réunion AOP/SG/4

1. Introduction

1.1 La quatrième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG) s'est tenue à Nairobi du 28 novembre au 1^{er} décembre 2000 dans la salle de conférences du Bureau régional pour l'Afrique Orientale et Australe. Ont pris part à la réunion 27 participants de 8 de ses 26 Etats membres, 4 États non membres, 2 Organisations internationales membres. En plus d'une participation relativement réduite, il est noté aussi que certains États membres n'ont jamais participé à aucune des réunions du Sous-groupe. La réunion a été honorée par la présence du Président d'APIRG.

2. Action de suivi sur la Conclusion 2/1 de la réunion régionale AFI/7 - Planification des aérodromes de dégagement en route

2.1 Pour donner suite à la Conclusion 2/1 de la réunion régionale AFI/7, le Secrétariat a obtenu de l'Afrique du Sud des renseignements qui malheureusement n'étaient pas complets et ne pouvaient pas être efficacement discutée. La réunion demande au Secrétariat de continuer les démarches auprès des autorités Sud-Africaines. L'Algérie a également soumis une requête sollicitant la modification de la liste des aérodromes réguliers et des aérodromes de dégagement. Ces renseignements ainsi que ceux reçus précédemment seront consolidés pour constituer un amendement au Plan de navigation aérienne (ANP)AFI.

3. Actions de suivi sur la Conclusion 3/2 de la réunion régionale AFI/7 - Amendement du Tableau AOP 1

3.1 La Conclusion 3/2 de réunion régionale AFI/7 exige que le Tableau AOP soit passé en revue et mis à jour à intervalles réguliers par l'APIRG. À cet effet, l'APIRG a confié cette tâche au Sous-groupe AOP et a ordonné que cette activité demeure sur le programme de travail du Sous-groupe.

3.2 La douzième réunion d'APIRG a apporté des amendements au Tableau AOP en ce qui concerne l'Algérie et la Tunisie. La réunion AOP/SG/4 a reçu des propositions d'amendements additionnels de l'Algérie et de l'Afrique du Sud. Il convient de noter que les propositions soumises par l'Afrique du Sud ne comportaient pas les renseignements sur les caractéristiques physiques et les équipements permettant de compléter le Tableau AOP. Le Secrétariat est chargé de suivre cette question avec des autorités de l'Afrique du Sud.

3.3 Suivant le nouveau format adopté lors de la troisième réunion régionale CAR/SAM, le Secrétariat informe le Sous-groupe AOP de l'inclusion d'une nouvelle colonne dans le Tableau AOP sur le GNSS. Cette colonne, encore vide, sera complétée une fois que le Groupe d'étude sur le GNSS aura achevé sa tâche et en coordination étroite avec le Sous-groupe CNS/ATM.

3.4 Conformément à la Conclusion 12/51 de la douzième réunion d'APIRG, un projet de Plan de navigation aérienne de base et de document FASID AFI devaient être préparés en tenant compte des rapports d'APIRG/11 et d'APIRG/12. Le Secrétariat a fini de préparer ces projets de documents qui seront transmis aux États et aux Organismes internationaux concernés pour commentaires avant leur mise au point. Tous les amendements ultérieurs seront *enregistrés* et traités suivant les procédures établies en la matière.

4. Examen de la liste des lacunes et carences dans le domaine AOP

4.1 Lors des débats sur la mise en oeuvre du Plan de navigation aérienne, la réunion régionale AFI/7 a réaffirmé la méthodologie pour l'identification, l'évaluation et le compte rendu des lacunes et carences dans les domaines de navigation aérienne commune à tous les Groupes régionaux. Concernant les sources d'information utilisables pour la confection des listes des lacunes et carences, la réunion régionale AFI/7 a arrêté qu'en plus des moyens de collecte d'informations propres au Secrétariat, l'IAT.A, l'IFALPA

et l'IFATCA constituait des sources valables notamment quand il s'agit de renseignements ayant une incidence sur la sécurité. Le Sous-groupe note cependant que les informations provenant de telles autres sources devraient être validées par les États concernés avant d'être incluses dans la liste des lacunes et carences.

4.2 Au cours de l'examen du point de l'ordre du jour sur les lacunes et carences, la onzième réunion d'APIRG a révisé et mis à jour les listes fournies par le Secrétariat et l'IATA qui ont permis d'élaborer une liste récapitulative qui sert de base au Secrétariat pour les actions de suivi. Cette liste est tenue à jour par le Secrétariat et soumise à chaque réunion d'APIRG.

4.3 Lors de l'examen de la liste, le Sous-groupe AOP note les efforts accomplis par le Secrétariat pour tenir à jour la liste à travers les correspondances et les missions aux États et *estime* que ces efforts devraient être poursuivis. Le Sous-groupe insiste sur la nécessité de valider les renseignements obtenus d'autres organisations avant de les inclure dans la liste. La réunion convient que la liste mise à jour soit soumise comme contribution du Sous-groupe à la treizième réunion d'APIRG.

4.4 Le Sous-groupe constate avec inquiétude que certaines lacunes et carences ayant une incidence négative sur l'exploitation aérienne tardent à être éliminées. Plusieurs de ces cas de lacunes ou carences persistantes sont dues à une insuffisance de ressources. Aussi, le Sous-groupe réaffirme-t-il la pertinence de la recommandation 14/3 de la réunion régionale AFI/7 relatives aux stratégies institutionnelles pour remédier aux lacunes et carences des aéroports et des systèmes de navigation aérienne. Il a, en effet, été constaté que des progrès substantiels ont été accomplis là où ces stratégies ont été mises en oeuvre.

4.5 Le Sous-groupe note des cas où des arrangements conclus entre les États et l'IATA avaient permis d'aboutir à des solutions efficaces pour satisfaire certains besoins urgents. De plus, certains États ont par le biais d'arrangements bilatéraux avec des bailleurs de fonds, réalisé des progrès considérables. Le Sous-groupe note aussi et encourage les efforts accomplis par des organismes régionaux tels que l'ASECNA, la SADC, la East African Cooperation (EAC) et la FIR Roberts. Le Sous-groupe reconnaît cependant qu'il y a des cas où une meilleure coordination est nécessaire afin d'éviter la duplication des efforts. Le Sous-groupe réaffirme par conséquent la pertinence des Conclusions 12/57 et 12/58 d'APIRG/12.

5. Suivi des Conclusions et Recommandation de la réunion régionale AFI/7

5.1 Généralités

5.1.1 Le Sous-groupe reconnaît que quelques progrès ont été accomplis dans la mise en oeuvre de diverses Conclusions et Décisions ainsi qu'il ressort des mises à jour de la liste de lacunes et carences approuvée pendant la discussion du point 3 de l'ordre du jour : Examen des lacunes et carences dans le domaine AOP. Néanmoins, le Sous-groupe note qu'il reste beaucoup à faire. *En conséquence*, après débats sur chacune des rubriques de ce point de l'ordre du jour, le Sous-groupe réitère les conclusions précédentes ou recommande leur modification ainsi qu'il apparaît ci-après.

5.2 Mise en oeuvre des aides visuelles

5.2.1 La Conclusion 4/1 de réunion régionale AFI/7 et la Conclusion 12/5 d'APIRG/12 étaient consécutives au constat que les insuffisances dans la mise en oeuvre des aides visuelles étaient dues à une allocation insuffisante de ressources pour la fourniture et l'entretien des aides visuelles.

5.2.2 En plus de l'exhortation de l'OACI à continuer son assistance technique à travers le Bureau de coopération technique, la Conclusion met en exergue la nécessité de procéder à des restructurations

institutionnelles tendant vers la création d'autorités autonomes, qui, si elles sont bien structurées et financièrement autonomes contribueraient à la fourniture des fonds si nécessaires.

5.2.3 Le Sous-groupe note que des pas énormes avaient été faits à cet égard. Des autorités plus autonomes ont été créées dans un certain nombre d'États de la région depuis la troisième réunion du Sous-groupe (Cameroun, Tanzanie et Zimbabwe) et dans d'autres, des études sont en cours pour déterminer quelle forme l'autorité prendrait. D'autres États négocient encore des fonds (Rwanda, Swaziland) nécessaires au lancement des études préalables. Plusieurs de ces études sont réalisées sous l'égide de l'OACI à travers son Bureau de Coopération technique.

5.2.4 À la lumière de ce qui précède, le Sous-groupe convient que la Conclusion 12/5 d'APIRG/12 était encore pertinente.

5.3 Équipements, installations et services d'aérodrome

5.3.1 Le Sous-groupe est d'avis que malgré les conclusions adoptées aux réunions AFI/7 et APIRG, les États n'ont mis en oeuvre ni entièrement ni uniformément les spécifications de l'Annexe 14. Il est aussi noté que là où ces spécifications avaient été mises en oeuvre, les prestations d'entretien sont insatisfaisantes, entraînant une indisponibilité prolongée des installations et des services.

5.3.2 Parmi les principales raisons de cette situation, le Sous-groupe a identifié la modicité des ressources financières, l'absence de personnel dûment qualifié, l'allocation de ressources insuffisantes pour l'entretien et l'absence d'un programme de renouvellement des équipements.

5.3.3 Le Sous-groupe note les progrès accomplis par l'OACI dans la mise en oeuvre de la recommandation d'étendre le programme de supervision de la sécurité pour y inclure entre autres, l'Annexe 14. Un amendement visant à introduire des spécifications concernant la certification des aérodromes a été proposé. Cet amendement entrera en vigueur le 1er novembre 2001. A cet effet, un projet de manuel sur la certification des aérodromes a été également élaboré. Des audits de supervision de la sécurité incluant *les installations et services* d'aérodromes commenceront en début 2002.

5.3.4 Le Sous-groupe, après discussion, réitère la pertinence de la conclusion 4/2 de la réunion AFI/7, et exhorte les États à la mettre en oeuvre le plus tôt possible compte tenu de son incidence sur la sécurité.

5.4 État des aires de mouvement - Planéité et caractéristiques de frottement des surfaces de piste

5.4.1 Le Sous-groupe reconnaît que la mauvaise planéité des surfaces de piste peut être due à la combinaison plusieurs facteurs dont la mauvaise qualité des travaux de construction, la surcharge des chaussées suite à l'augmentation du trafic et/ou la détérioration des chaussées à cause des caractéristiques des couches sous-jacentes. Les caractéristiques de frottement inadéquates des surfaces de piste peuvent aussi être dues à un certain nombre de raisons dont les dépôts de caoutchouc, le phénomène de ressuage sur les pistes bitumées et le mauvais écoulement des eaux de surface en raison de pentes transversales insuffisantes ou non régulières.

5.4.2 Le Sous-groupe observe qu'en dehors des conditions susmentionnées, à l'exception de quelques cas très limités, la région n'a pas connu de situations de mauvais freinage permanent ou semi-permanent dû aux caractéristiques de la piste. Cependant, le Sous-Groupe note qu'en cas d'accident, les caractéristiques de frottement des surfaces de la piste peuvent quelquefois constituer une source d'arguments en tant que facteur ayant contribué à l'accident. Le Sous-groupe convient par conséquent de la pertinence de la recommandation 4/4 de la réunion AFI/6.

5.5 **Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés**

5.5.1 Le Sous-groupe, en reconnaissant une fois de plus, le coût élevé d'acquisition de jeux d'engins de récupération, recommande une coopération à l'échelle régionale et la nécessité d'encourager les compagnies aériennes de la région s'associer pour acquérir ces jeux d'engins à positionner à des endroits stratégiques. Des arrangements existants avec l'IATA devraient être explorés à cet égard.

5.5.2 En plus de l'Afrique du sud, le Sous-groupe note que des jeux d'engins de récupération existent aussi en Lybie et au Nigéria bien que leur état de fonctionnement et la disponibilité du personnel entraîné pour son utilisation n'aient pu être confirmés. Le sous-groupe souligne la nécessité de publier de tels renseignements dans L'AIP.

5.5.3 Le Sous-groupe souligne également le besoin pour tous les États de la région de faire un inventaire des équipements connexes disponibles au niveau local et qui pourraient être utilisés dans des activités de récupération. A cet effet, il est noté que l'Ouganda a fait un tel inventaire et qu'il s'est avéré effectivement d'une grande utilité lors d'un récent incident.

5.5.4 Le Sous-groupe reconnaît aussi que certaines autorités militaires de la Région possèdent ces jeux d'engins et a recommandé que dans le cadre de la coordination, civil/militaire, un arrangement soit conclu pour que ces moyens soient disponibles pour l'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés.

5.5.5 Le Sous-groupe souligne cependant que, comme stipulé par l'OACI, la responsabilité pour l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés demeure celle du propriétaire immatriculé ou de l'exploitant concerné. Cependant, si le propriétaire immatriculé ou l'exploitant ne peut pas enlever l'aéronef accidentellement immobilisé dans des délais raisonnables et dans la mesure où cet état de chose affecte gravement l'exploitation normale de l'aéroport comme c'est déjà arrivé, l'autorité aéroportuaire devrait avoir le pouvoir de procéder à l'enlèvement de cet aéronef pour le compte du propriétaire ou de l'exploitant.

5.5.6 Après débats, le sous-groupe réaffirme la pertinence de la Recommandation 4/5 de la réunion régionale AFI/7.

5.6 **Services de Sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI)**

5.6.1 Le Sous-groupe reconnaît qu'il existe toujours beaucoup d'insuffisances dans la fourniture des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie adéquats aux aéroports de la Région. Ceci est principalement dû au coût élevé d'acquisition, d'entretien et de renouvellement des équipements, ainsi que du nombre important du personnel qui n'est pas souvent utilisé à plein temps. Le coût des moyens de sauvetage est tout aussi exorbitant.

5.6.2 L'accent est mis sur la nécessité pour les aérodromes où les trajectoires d'approche finale et de décollage sont au-dessus de larges étendues d'eau, de disposer d'équipements appropriés et de compétences nécessaires. Le sauvetage et la lutte contre l'incendie requièrent des moyens d'intervention spécifiques dans un tel environnement.

5.6.3 Le Sous-groupe réaffirme par conséquent la validité de la Recommandation 4/6 de la réunion régionale AFI/7.

5.7 **Risque aviaire**

5.7.1 La liste des lacunes et carences examinée au titre du Point 3 de l'ordre du jour confirme la prédominance du problème de risque aviaire sur beaucoup d'aéroports de la Région. Les statistiques

disponibles à l'OACI confirment aussi que c'est un grave problème et c'est dans cet esprit que le Sous-groupe a formulé la Conclusion 4/7 qui a été adoptée par la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7.

5.7.2 Le Sous-groupe note les améliorations apportées, après la mise en oeuvre de la Conclusion 4/7, sur certains aéroports de la Région notamment en Ouganda, en Ethiopie et en Tunisie. Il est noté que pour parvenir à des résultats positifs, les mesures employées doivent être appropriées, complémentaires et continues. Des études ornithologiques préalables devraient permettre la recommandation d'un train de mesures à mettre en oeuvre de manière continue pour lutter efficacement contre le risque aviaire.

5.7.3 Le Sous-groupe note aussi que plusieurs États, malgré les rappels à l'occasion des ateliers tenus dans les bureaux régionaux WACAF et ESAF, ne communiquent pas toujours les compte-rendus d'impacts d'oiseaux au système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) comme recommandé par l'Annexe 14. En reconnaissant l'utilité de disposer de données statistiques fiables pour suivre l'évolution du phénomène, le Sous-groupe souligne la nécessité pour les Etats qui ne l'ont pas encore de communiquer les compte-rendus d'impacts survenus sur leur territoire. Le Sous-groupe partage l'idée déjà exprimée lors des ateliers de Nairobi et de Ouagadougou que les Recommandations de l'Annexe 14 concernant le risque aviaire devraient être élevées au rang de Normes.

5.7.4 Le Sous-groupe note qu'il existe souvent un conflit d'intérêt entre l'Autorité aéroportuaire et les défenseurs de l'environnement. Une bonne sensibilisation permettant la prise de conscience sur les conséquences engendrées par des impacts d'oiseaux et des efforts coordonnés peuvent aboutir à un succès dans le contrôle du risque aviaire. L'implication des leaders des communautés villageoises autour de l'aéroport dans les comités pourrait également permettre une meilleure coopération de leur part et de meilleurs résultats.

5.7.5 Concernant le financement du programme de lutte contre le risque aviaire, le Sous-groupe insiste sur le fait que les gestionnaires doutent souvent de l'efficacité des mesures proposées. Une bonne sensibilisation sur l'efficacité des mesures à mettre en oeuvre permettrait d'obtenir plus de ressources.

5.7.6 Le Sous-groupe note que conformément à sa recommandation qui a été adoptée par l'APIRG, les Bureaux régionaux de L'OACI ont continué à organiser des ateliers sur la réduction du risque aviaire qui se sont avérés très populaires comme il est démontré par le grand nombre de participants aux derniers ateliers organisés à Nairobi en 1996 et à Ouagadougou en octobre 2000.

5.7.7 A l'issue des débats, le Sous-groupe réaffirme la pertinence de la Conclusion 4/7 de la réunion régionale AFI/7.

5.8 Alimentation électrique auxiliaire

5.8.1 Le Sous-groupe note qu'en raison des difficultés liées à l'absence de fiabilité de la source primaire d'alimentation électrique dans beaucoup d'États de la région AFI, le besoin de ressources pour l'alimentation électrique auxiliaire s'avère au delà de ce qui est envisagé dans l'Annexe 14. Dans beaucoup de cas, les raisons de cette situation sont indépendantes de la volonté des autorités aéroportuaires. Il existe des cas où pour une durée prolongée, l'alimentation électrique auxiliaire prend le relais de la source primaire défaillante, entraînant ainsi une augmentation des coûts d'exploitation et des contraintes supplémentaires pour ce système d'alimentation qui, en plus n'est pas conçu pour ce type de fonctionnement.

5.8.2 Le Sous-groupe reconnaît que l'alimentation électrique est un service dont l'entretien peut facilement être sous-traité. La plupart des gestionnaires de petits aéroports ne disposent pas de la main-d'oeuvre qualifiée nécessaire à l'exécution de cette tâche.

5.8.3 Le Sous-groupe réaffirme par conséquent la validité de la Conclusion 4/8 de la réunion régionale AFI/7.

5.9 Clôture et éclairage de sûreté

5.9.1 Le Sous-groupe note les efforts accomplis dans la fourniture de clôtures d'aéroport. Il est également noté que dans certains cas, les efforts déployés ont été vains du fait que les barrières étaient de nouveau endommagées et rendues inefficaces peu de temps après pour un certain nombre de raisons. Cette situation a amené quelques aéroports à recourir à des solutions de rechange très coûteuses. Cependant il est certain que des solutions pratiques et efficaces sont nécessaires afin d'assurer une bonne sécurité.

5.9.2 Concernant l'éclairage de sécurité, le Sous-groupe reconnaît qu'une telle installation est coûteuse et un soin particulier doit être apporté à l'identification des zones où un tel éclairage sera rentable.

5.9.3 Le Sous-groupe réitère la nécessité pour l'autorité compétente d'intensifier les patrouilles le long de la clôture. Ces patrouilles constituent la solution la plus pratique pour assurer l'intégrité de la clôture en tous temps.

5.9.4 Le Sous-groupe réaffirme la pertinence de la Conclusion 4/9 de la réunion régionale AFI/7.

5.10 Entretien

Le Sous-groupe note avec encouragement qu'avec la création en progression des autorités autonomes de gestion des aéroports, il y avait une amélioration dans l'allocation des ressources pour l'établissement des programmes d'entretien préventif. Ceci a permis une amélioration de la qualité de service, une réduction des taux d'indisponibilité des équipements et des services, une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation et une augmentation sensible de la satisfaction et du moral du personnel. Le sous-groupe reconnaît néanmoins que dans beaucoup de cas, les ressources allouées à l'entretien sont insuffisantes et par conséquent, réaffirme la pertinence de la Conclusion 4/10 de la réunion régionale AFI/7.

5.11 Plans d'urgence d'aérodromes

5.11.1 Suite à la Conclusion 6/7 de la douzième réunion d'APIRG e l', les Bureaux régionaux de Nairobi et de Dakar ont continué de suivre de près l'état de mise en oeuvre des spécifications en ce qui concerne l'élaboration des plans d'urgence d'aérodromes tel que spécifié dans l'Annexe 14, Volume 1. L'examen des résultats des enquêtes réalisées montre qu'il existe les différentes situations suivantes dans la région :

- a) Etats où les plans n'existent pas du tout
- b) Etats où les plans existent mais n'ont pas été mis à jour
- c) Etats où les plans existent, mais leur élaboration n'a pas été bien coordonnée avec les autres organismes pertinents
- d) Etats où les plans existent, mais ne sont pas soutenus par des ressources adéquates
- e) Etats où des exercices ne sont pas organisés à intervalles réguliers.

5.11.2 Le Sous-groupe prend note de cette analyse avec inquiétude en reconnaissant que tous les scénarios de (a) jusqu'à (e) ci-dessus étaient inacceptables. Il est souligné la nécessité de sensibiliser les

gestionnaires pour s'assurer qu'ils accordent à cette question une priorité élevée dans leurs plans d'action.

5.11.3 Le Sous-groupe note également qu'en dépit des efforts des Bureaux régionaux de l'OACI pour continuer à tenir à intervalles réguliers des ateliers sur le sujet dont le dernier remonte à septembre 2000, la nécessité d'une plus grande sensibilisation notamment des agences non directement impliquées dans l'aviation civile se fait sentir. La tenue des ateliers doit se poursuivre et ceux-ci doivent bénéficier d'une plus grande médiatisation et d'une participation plus élargie.

5.11.4 L'OACI pour sa part, continue d'offrir son assistance technique aux États sur demande à travers son programme régulier de coopération technique. Le Secrétariat a cependant souligné que pour qu'une telle assistance soit utile, l'autorité bénéficiaire doit s'investir suffisamment.

5.11.5 Le Sous-groupe note aussi que la construction de nouveaux avions de grandes dimensions exigera même plus de ressources en ce qui concerne les moyens de sauvetage et de lutte contre l'incendie prévus dans les plans d'urgence.

5.11.6 Le Sous-groupe réaffirme par conséquent la pertinence de la Conclusion 12/6 d'APIRG/12.

6. Examen de l'incidence de nouveaux avions de grandes dimensions sur les aérodromes de la Région AFI

6.1 Le Sous-groupe note le travail jusque là accompli par l'OACI qui a donné lieu à l'amendement n° 3 de l'Annexe 14 Vol.1 qui est entré en vigueur en novembre 1999 et qui a en effet introduit une nouvelle lettre du Code de référence d'aérodromes F pour traiter des avions avec une envergure allant de 65 m à 80 m et une largeur hors tout du train principal allant de 14 m à 16 m. Le Sous-groupe prend acte des spécifications conséquentes sur les caractéristiques physiques pour le nouveau Code F et souligne la nécessité pour les Etats de prendre connaissance de ces nouvelles spécifications ainsi que celles concernant la catégorie 10 pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie.

6.2 Le Sous-groupe note aussi le fait qu'en ce qui concerne la résistance des chaussées, des essais en grandeur nature sont toujours en cours.

6.3 Faisant suite à sa précédente recommandation à l'APIRG d'instituer une équipe de travail sur les nouveaux avions de grandes dimensions (NLA) afin d'étudier l'incidence de ces nouveaux aéronefs sur les aérodromes de la Région, le Sous-groupe note que L'APIRG avait jugé prématurée, la création d'une équipe de travail. Après de longs débats, le sous-groupe convient qu'il est maintenant plus évident que les NLA auraient une incidence significative sur les aérodromes de la Région sans pour autant apporter les avantages économiques associés à cette incidence. Les questions suscitées qui pourraient constituer, sans être limitatives, le programme de travail de l'équipe de travail sont les suivantes :

- a. Quels types de modifications, si besoin est, devraient être apportées aux aires de mouvement, aux aérogares et aux infrastructures ?
- b. Quel sera l'incidence sur l'environnement ?
- c. Quel sera le rapport coût/avantage ?
- d. Comment les coûts seront-ils recouverts ?

6.4 Le Sous-groupe réaffirme par conséquent la pertinence de son projet de conclusion antérieur et l'adopte comme suit :

Projet de Conclusion 4/2 : Équipe de travail sur les nouveaux avions de grandes dimensions (NLA/TF)

Il est conclu que le groupe APIRG devrait mettre en place une équipe de travail (NLA/TF) composée d'un groupe d'experts appelés, à étudier l'incidence éventuelle des nouveaux avions de grandes dimensions (NLA) sur les aéroports de la Région AFI et conseiller les Etats sur les dispositions nécessaires à prendre en vue d'une planification à long terme.

Facteurs humains dans le domaine AOP

7.1 Le Sous-groupe reconnaît le fait que même avec une utilisation accrue de la technologie, l'élément humain est très important et qu'il y aura toujours une indispensable interaction entre la composante humaine et la technologie.

7.2 Le Sous-groupe convient qu'une bonne organisation devrait tenir compte entre autres, des considérations suivantes relatives au facteur humain :

- e. la gestion doit mettre un fort accent sur la sécurité ;
- f. les décideurs et le personnel d'exploitation devraient avoir une vue réaliste des activités de l'organisation ;
- g. la direction ne devrait pas user de son influence pour faire accepter ses points de vue ou pour éviter les critiques constructives ;
- h. la direction doit encourager un climat dans lequel l'on adopte une attitude positive envers les critiques, les commentaires et une rétroaction ;
- i. la direction doit cultiver l'esprit de travail en équipe et de transparence ;
- j. le personnel doit être bien entraîné et formé.

7.3 Le Sous-groupe estime qu'il y a un besoin pour les autorités d'élaborer et de mettre en oeuvre un programme détaillé de formation et de recyclage. Pour que ces programmes soient rentables cependant, ils doivent s'appuyer sur une bonne motivation du personnel de manière à assurer la conservation du personnel formé. La question concernant la rémunération et les perspectives de carrière qui devraient être harmonisées dans tout le secteur, a été mise en exergue.

7.4 A la lumière de ce qui précède, le Sous-groupe formule le projet de conclusion suivant :

Projet de Conclusion 4/3 : Facteurs humains dans le domaine AOP

Il est conclu que :

- a) **Les Etats devraient s'assurer que des ressources nécessaires soient mises à disposition pour élaborer et mettre en oeuvre un programme approprié de formation et de recyclage pour tout le personnel ;**
- b) **Les Etats devraient s'assurer qu'il y ait une politique uniforme en matière de gestion du personnel dans le secteur aérien (recrutement, formation, cadre de travail et**

perspectives de carrière) pour retenir le personnel formé.

8. Suite à donner par l'APIRG

8.1 L'APIRG est invité à prendre note du travail accompli par la quatrième réunion du Sous-groupe AOP et faire siennes les conclusions formulées par ladite réunion pour les actions de suivi selon les cas.

- FIN -