



**Vingt-et-deuxième réunion du Groupe régional AFI de Planification et de Mise en œuvre
(APIRG/22)
(Accra, Ghana, 29 juillet – 2 août 2019)**

Point 4 de l'ordre du jour : Autres questions de la navigation aérienne

**EXAMEN DE L'ANALYSE D'ECARTS DES INFRASTRUCTURES DE L'AVIATION EN
AFRIQUE REALISE DANS LE CADRE DU PLAN AFI EN 2019**

(Présentée par le Secrétariat)

RESUME	
<p>Cette note de travail présente l'analyse d'écarts des infrastructures de l'aviation en Afrique de 2019, conduite en réponse à la décision C-DEC 24/7 du Conseil de l'OACI sur la mise en œuvre de la Déclaration et du Cadre pour un plan d'action pour le développement des infrastructures de l'aviation en Afrique, et la demande du Comité de pilotage du Plan AFI, que le Secrétariat prépare un programme approprié pour mettre en œuvre les actions requises, y compris l'analyse des écarts en matière d'infrastructures d'aviation</p>	
<p>Les mesures à prendre par la réunion figurent au paragraphe 3</p>	
<i>Objectifs stratégiques</i>	<p>A – Sécurité, B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne, D – Développement économique du transport aérien, et E – Protection de l'environnement.</p>

1. INTRODUCTION

1.1 La réunion APIRG/21 a dans sa Décision 21/03, demandé au Secrétariat de coordonner les contributions de cette dernière au troisième Forum mondial de l'aviation de l'OACI (IWAF/3, Abuja, Nigéria du 20 au 22 novembre 2017), afin de contribuer aux tâches suivantes:

- a) Détermination au moyen d'analyses appropriées des carences, des besoins en infrastructures d'aviation des Etats africains, en tenant compte des exigences des plans mondiaux et des plans régionaux de l'OACI ainsi que des besoins existants et futurs en capacités ; et
- b) Préparation et incorporation dans le plan de travail du PIDA d'un plan de développement des infrastructures d'aviation pour l'Afrique et coordination de sa mise en œuvre.

1.2 Dans sa conclusion 21/08, APIRG/21 a également demandé aux États de tenir dûment compte de la contribution du transport aérien au développement socioéconomique et de veiller à ce que les besoins en matière de navigation aérienne - y compris la planification, la mise en œuvre, l'exploitation, la maintenance, les ressources humaines et la formation - soient pris en compte et incorporés/traités dans leurs plans de développement nationaux.

1.3 L'IWAF/3 a adopté une déclaration et un cadre pour un plan d'action pour le développement des infrastructures d'aviation en Afrique. Lors de ses 213^{ème} et 214^{ème} sessions, le

Conseil de l'OACI en examinant, dans le cadre du C-DEC 24/7, le rapport sur les résultats du Forum mondial de l'aviation, a décidé que la mise en œuvre des activités et actions assignées à l'OACI dans la Déclaration et le Plan d'action, soit conduite dans le cadre des mécanismes existants, en particulier le Plan régional de mise en œuvre complet de l'OACI pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI).

1.4 Le comité directeur du plan AFI a ensuite décidé, à sa 21e réunion, que le secrétariat du plan AFI devrait élaborer un programme et mettre en œuvre les actions requises indiquées dans ladite décision du Conseil de l'OACI. L'exercice d'analyse d'écart couvrant les aéroports, les services de navigation aérienne et la flotte d'aéronefs en terme de capacité et d'équipage a été conduit en conséquence et ses résultats ont été validés lors d'un atelier tenu à Abuja du 19 au 21 mars 2019. L'atelier a connu la participation de 173 délégués de 22 États et des Organisations parties prenantes, ainsi que celle du Président et des membres du Conseil de l'OACI, et de la Commission de la navigation aérienne.

2. ANALYSE

ANALYSE DES CARENCES EN INFRASTRUCTURE DE L'AVIATION

2.1. Objectifs et portée

2.1.1. L'analyse des carences avait pour objectif de procéder à une évaluation État par État et de déterminer l'état actuel de la mise en œuvre des infrastructures d'aviation sur la base des exigences mondiales, régionales et nationales, en tenant compte des niveaux de trafic, de la demande et des capacités existants en Afrique. L'analyse des carences doit servir de base et fournir des éléments pour la préparation des plans directeurs régionaux et nationaux de l'aviation, et garantir que le développement des infrastructures de l'aviation est conforme aux normes et pratiques recommandées de l'OACI et répond de manière adéquate aux demandes du trafic et de capacités.

2.1.2. À cet égard, l'exercice a impliqué tous les États africains et a couvert des aspects liés aux aéroports internationaux, aux services de navigation aérienne et à la capacité de la flotte d'aéronefs et des équipages. Il a également été mené dans le cadre de la mise en œuvre du marché unique du transport aérien en Afrique (SAATM), un projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine.

2.2. Processus et méthodologie

2.2.1. **Enquête / collecte de données** - Aux fins de l'exercice, les informations ont été collectées dans le cadre d'une enquête détaillée menée auprès des États et complétées par des éléments des bases de données de l'OACI et d'autres sources. Le questionnaire d'enquête a été envoyé à tous les États africains et 26 réponses ont été reçues soit un taux de réponse d'environ 50%.

2.2.2. **Métriques et éléments clés pour l'analyse des écarts** - Le questionnaire d'enquête comportait un grand volume de données et d'informations détaillées. Il était donc nécessaire d'identifier et de mettre l'accent sur les éléments clés de l'infrastructure de haut niveau et de déterminer les paramètres appropriés pour définir les carences pour chacun de ces éléments. De même, les références pertinentes et les normes/plans applicables ont été identifiés et utilisés pour évaluer le niveau de mise en œuvre et mesurer les carences associées de manière quantifiable.

2.2.3. Les éléments et paramètres clés suivants ont été utilisés :

- **Aéroports internationaux** - Statut de certification, capacité des pistes et des aires de stationnement des aéronefs, capacité des aérogares (passagers / fret), services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, MRTD, équipement de contrôle de sûreté,

systèmes électriques/aides lumineuses.

- **Services de navigation aérienne** – PBN, capacité ATS, schéma directeur ATM, communications (systèmes, réseaux, circuits), station de navigation et de surveillance et AIXM (e-AIP, transition AIS / AIM, e-TODD)
- **Flotte d'aéronefs, équipements and équipages** – Part de marché (sièges-kilomètres disponibles des transporteurs locaux, passagers transportés), connectivité (destinations africaines ou non desservies par des compagnies aériennes locales, fréquences hebdomadaires), capacité (facteurs de charge), propriété des aéronefs (% / loué) / ratification de la Convention du Cap.

2.2.4. Les références aux exigences mondiales et régionales utilisées incluent le GASP, le GANP, le GAsEP, l'ANP, les décisions et conclusions des groupes / plans régionaux établis par l'OACI (APIRG, RASG-AFI, plan AFI, plan AFI SECFAL, etc.), ainsi que les objectifs de sûreté et de sécurité pour l'Afrique.

2.3. Résumé des résultats

Aéroports internationaux

- a) 70% des aéroports internationaux non certifiés ;
- b) 35% of des aéroports internationaux dont la résistance des chaussées est insuffisante
- c) 42% des aéroports internationaux avec des plans d'urgence / clôtures inadéquats ;
- d) 20% des aéroports internationaux dont la capacité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie est insuffisante ;
- e) 18% of des aéroports internationaux avec des capacités insuffisantes des aéroports passagers et fret
- f) 18% des aéroports internationaux avec d'insuffisantes capacités des aires de stationnement des avions ;
- g) 17% des aéroports internationaux qui ont des carences en systèmes électriques ;
- h) 15% des aéroports internationaux avec des carences au niveau des aides lumineuses ;
- i) 9% des aéroports internationaux qui ont des problèmes de dimensionnement des pistes et voies de circulation ; et
- j) 8% des aéroports internationaux sans équipements de contrôle sûreté et MRTDs adéquats.

Services de navigation aérienne

- a) 35% des aéroports internationaux sans PBN ;
- b) 95% des Etats sans plan directeur ATM ;
- c) 95% du réseau AFTN mis en œuvre ;
- d) 15% ATS de systèmes de messagerie ATS (AHMS) mis en œuvre ;
- e) 5% de l'AIDC mis en œuvre ;
- f) 50% de couverture CPDLC;
- g) 0% de mise en œuvre du VHF Data Link ;
- h) 97% de mise en œuvre du Ground aids/GNSS navigation systems ;
- i) 3% du GNSS (SBAS) mis en œuvre ;
- j) 64% de SSR-S,57% de ADS-C,16% de ABS-B, 3% de MLAT mis en œuvre ; et
- k) 78% de e-AIP, 70% de e-TODD, 80% de plans AIS/AIM mis en œuvre.

Compagnies aériennes:

- a) Faible connectivité - 27% des services entre États africains
- b) Le trafic direct des Etats membres du MUTAA sont à destination de l'Europe et entre Etats africains, tandis que le trafic en provenance de la MUTAA vers d'autres régions s'effectue principalement par le biais de vols de correspondance
- c) En termes de fréquences internationales, 76% du marché intra-africain desservi par des opérateurs africains
- d) En termes de passagers origine-destination, pour 14 États africains, plus de 50% des passagers internationaux sont transportés par des transporteurs africains
- e) Les compagnies aériennes de tous les États africains avaient un facteur de charge moyen de 70,8% en 2017 (inférieur à la moyenne mondiale de 82%) ; et
- f) 27 États africains sont parties à la Convention du Cap.

2.4. Principales conclusions et recommandations:

2.4.1. L'analyse d'écarts s'appuyant sur les résultats de l'atelier de validation d'Abuja, a fourni une série de conclusions et de recommandations, dont les détails sont décrits dans le rapport. Ceux-ci incluent, de façon non exhaustive aux points suivants :

- a) L'élaboration par l'OACI de documents d'orientation pour aider les États et les régions à établir les plans directeurs de l'aviation.
- b) L'utilisation par les États et les CER des éléments indicatifs disponibles de l'OACI et les résultats de l'analyse d'écarts pour préparer les plans directeurs de l'aviation au niveau national et régional.
- c) APIRG devra finaliser l'élaboration et l'adoption des Volumes restants du plan AFI de navigation aérienne AFI et assurer le suivi continue des carences des aéroports et des services de navigation aérienne.
- d) Aligner la méthodologie d'évaluation des carences en infrastructures de l'aviation sur celle des programmes de sécurité des États en utilisant l'outil en ligne iSTARS de l'OACI, avec des indicateurs globaux indiquant le niveau de progrès des États.
- e) L'APIRG et les États accorderont une priorité aux projets liés à la navigation aérienne en tenant dûment compte des objectifs principaux, notamment l'organisation SAR, la mise en œuvre de l' AIS, l' AIM et de la PBN.

2.4.2 Les activités suivantes présentant un intérêt pour le travail d'APIRG ont également été identifiées dans le cadre des prochaines étapes :

- a) Préparation d'une analyse d'écarts sur le long terme basé sur des projections sur 25 ans de la croissance du trafic, des exigences opérationnelles, réglementaires, de capacité et de la demande des professionnels de l'aviation ;
- b) Déterminer le financement nécessaire pour combler les carences en infrastructures à long terme et identifier les mécanismes de financement appropriés au niveau des États et / ou de la région ;
- c) Les États et les CER utiliseront les éléments indicatifs disponibles de l'OACI et les résultats de l'analyse d'écarts pour élaborer des plans directeurs de l'aviation au niveau national et régional ; et
- d) Un programme régional avec des plans spécifiques, des projets et un mécanisme de suivi de la mise en œuvre efficace devrait être mis en place pour garantir que les carences identifiées sont correctement traitées.

3 MESURES À PRENDRE PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note du résumé du rapport de l'analyse d'écart des infrastructures de l'aviation en Afrique réalisé dans le cadre du Plan AFI en 2019, présenté dans la présente note de travail.
- b) féliciter le Secrétariat du Plan AFI pour la réalisation de l'analyse d'écart des infrastructures de l'aviation en Afrique.
- c) prendre les mesures appropriées concernant les principales conclusions et recommandations de la section 2.4 ci-dessus ; et
- d) fournir des orientations supplémentaires si nécessaire.

-FIN-