



## ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

### DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONALE AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/17) (Ouagadougou, Burkina Faso, du 2 au 6 août 2010)

---

---

#### Point 6 de l'ordre du jour: Programme de coopération technique en Afrique

#### 6.1 PROGRAMME DE COOPERATION TECHNIQUE EN AFRIQUE

(Note présentée par la Direction de coopération technique de l'OACI)

#### RÉSUMÉ

Cette note présente les activités de la Direction de coopération technique (TCB) en Afrique, et les mécanismes utilisés dans la mise en œuvre de projets de développement dans l'aviation civile. Les États sont invités à recourir davantage aux programmes techniques de coopération de l'OACI pour obtenir une assistance technique et opérationnelle dans le domaine de l'aviation civile, et à soutenir les projets élaborés pour fournir une telle assistance.

**Suite à donner par la réunion APIRG/17 se trouve au paragraphe 4**

#### Références:

Rapport de la réunion spéciale AFI RAN Doc 9930

### 1. INTRODUCTION

1.1 La politique de la coopération technique de l'OACI souligne l'importance du Programme de coopération technique dans la mise en œuvre globale des normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) ainsi que le développement de l'infrastructure de l'aviation civile et des ressources humaines des États en développement qui ont besoin d'assistance de l'OACI.

1.2 Les services de la Direction de coopération technique de l'OACI (TCB) comprennent le recrutement d'experts internationaux et de spécialistes nationaux, la formation, le développement ou la modernisation d'organismes de formation et l'acquisition d'équipements et de services. Afin de permettre la Direction de la coopération technique à s'acquitter de son rôle plus efficacement et effectivement, le Programme de coopération technique de l'OACI est entrain d'être renforcé, au niveau du Bureau régional. Tous les bureaux régionaux en Afrique ont maintenant un expert chargé de la coopération technique.

1.3 Le Programme de coopération technique de l'OACI est un outil établi de longue date, puissant et d'un bon rapport coût-efficacité, pour les États, les donateurs, les institutions financières et l'industrie, qui aide à l'application concrète de mesures visant à remédier, d'une façon coordonnée, neutre, objective et transparente, aux carences mises en évidence. La plupart

des projets récents en Afrique visent à régler les carences relevées par les audits de l'USOAP de l'OACI (et dans une mesure limitée USAP).

1.4 Selon les dernières prévisions, il est prévu que la mise en œuvre du Programme pour l'Afrique en 2010 serait d'environ 16.000.000 USD, dont 4.589.000 USD devrait être consacré à l'acquisition d'équipements. Ce chiffre sera révisé lors de la prochaine révision du programme en fonction des progrès de la mise en œuvre.

## **2. DISCUSSION**

### **2.1 Les questions de financement et de mise en œuvre**

2.1.1 Malgré une volonté politique générale d'avancer vers un transport aérien durable, sûr et efficace, beaucoup d'États continuent d'avoir de grandes difficultés à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales en raison d'un manque de ressources humaines, techniques et/ou financières.

2.1.2 L'expérience a montré que l'autonomie des autorités de l'aviation civile a aidé les États à réunir des fonds pour des projets sans dépendre des donateurs. TCB reconnaît l'importance de soutenir les États dans leur mise en place d'autorités autonomes de l'aviation civile, parce que l'assistance aux programmes et les résultats durables de projets seront atteints si les organisations bénéficiaires ont été habilitées et correctement financées, d'autant plus que la rétention de personnel qualifié continue d'être un enjeu majeur pour les administrations de l'aviation civile dans la région AFI.

2.1.3 En ce qui concerne les programmes de coopération régionaux, les défis dans la mise en œuvre incluent notamment les difficultés de financement et le manque d'engagement de certains États contractants. Toutefois, il a été observé que la présence de quelques États très motivés et engagés dans certains groupes régionaux, a contribué à faire avancer les programmes. En outre, l'association des communautés économiques régionales en tant que cadres de soutien des programmes a contribué à la mobilisation de fonds en provenance des États ainsi que des donateurs. Tel a été le cas avec les projets COSCAP associés avec la CEDEAO (pour le Groupe de l'accord de Banjul), l'UEMOA, la CEMAC et la SADC.

2.1.4 TCB est capable de mobiliser et coordonner les ressources extérieures des bailleurs de fonds, de l'industrie et d'autres partenaires de développement, ainsi que des ressources internes sous forme d'appui financière et technique du Secrétariat de l'OACI et des programmes tels que la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS).

2.1.5 Une nouvelle section désignée Financement et Développement des Projets (PFD) a été créé sous TCB. La mission du PFD est d'aider les États à mobiliser des ressources financières auprès d'institutions de financement extérieur. PFD offrira des solutions en élaborant et en appliquant des stratégies et des matériaux pour les demandes de subvention et des propositions de financement aux institutions financières. PFD s'efforcera de développer et de maintenir des contacts avec les institutions de financement extérieur en ce qui concerne la mobilisation des ressources pour des projets de coopération technique, ainsi que maintenir un contact régulier avec les gouvernements bénéficiaires, afin de se tenir au courant des besoins de financement et de mobilisation des ressources.

## 2.2. La portée et types de projets

2.2.1 Les projets sont généralement développés en fonction des demandes des États ainsi que de carences déjà identifiés par les audits de l'OACI, ou par le biais des missions effectuées par les Bureaux régionaux de l'OACI, des missions d'évaluation menées par TCB et l'analyse des écarts effectuée dans le cadre du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP).

2.2.2 Actuellement, les projets de coopération technique en Afrique sont pour la plupart associés aux objectifs stratégiques suivants:

- Sécurité (A5, A6, A8 et A9)
- Sûreté (B6, B7 et B8),
- Efficacité des activités aéronautiques (D1 et D4),
- Continuité (E2 et E3) et
- Règle de droit (F7)

comme indiqué dans les projets nationaux mises en œuvre au Botswana, Tchad, Gabon, Ile Maurice, Namibie et Rwanda ainsi que dans les projets régionaux de type coopératif - COSCAP, CAPSCA et CODEVMET. L'assistance fournie à des projets non traditionnels tels que l'Autorité intérimaire de l'aviation civile pour la Somalie (CACAS) et des projets du Département des opérations de maintien de la paix des Nations Unies (DPKO) concernent principalement aux Objectifs stratégiques A et D.

2.2.3 La coordination entre TCB et d'autres programmes d'assistance de l'OACI est assurée par la délimitation de la portée des activités et une coopération renforcée pour éviter la duplication et les redondances. La coopération a lieu avec d'autres programmes d'assistance de l'OACI en Afrique, tels que ACIP. Par exemple, les résultats des analyses des écarts effectuées dans le cadre de l'ACIP ont fourni un apport pour la détermination des actions prioritaires pour le développement de nouveaux projets et la révision des projets existants. Dans la gestion de la transition des projets COSCAP à des organismes régionaux de supervision de la sécurité, l'accord cadre pour la mise en place des organisations régionales de supervision de la sécurité élaborées par ACIP a prouvé être un outil efficace. Grâce à ce processus, le COSCAP du groupe de l'accord de Banjul a été transformé en un Organisation de supervision de la sécurité (BAGASOO). Des processus similaires ont été lancés pour la transformation des projets COSCAP-UEMOA et COSCAP-CEMAC en Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

2.2.4 Les projets orientés sur la sécurité représentent la plus grande part des projets de coopération technique en Afrique. Avec l'élargissement de la portée de l'audit pour inclure toutes les Annexes de l'OACI, sauf les annexes 9 et 17, exécuté selon l'approche systémique globale, les projets régionaux de type coopératif dans les domaines tels que la météorologie (CODEVMET), la médecine aéronautique (CAPSCA) sont mises en œuvre, en plus des COSCAP.

2.2.5 En 2009, à la demande de neuf États de l'Afrique occidentale et centrale, l'OACI a mené une étude pour la mise en place d'un programme de partage des ressources intitulé « développement coopérative de services AeroMet de l'Afrique de l'Ouest et centrale (CODEVMET-WACAF) ». L'étude a été financée par la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) pour l'amélioration de la sécurité aérienne grâce à l'amélioration de capacités des États contractants de réglementer et / ou de fournir des services de météorologie aéronautique. En vertu de cette phase I du projet, les installations et les services de météorologie aéronautique dans le groupe des États susmentionnés ont été évalués, les plans d'action préparés

pour l'élimination des carences existantes et identifiées, et des ensembles de recommandations établissant des lignes directrices pour la planification et la mise en œuvre à moyen et long terme (5 – 10 ans) des services et installations de la météorologie aéronautique développés. Un projet de document sur le programme de partage des ressources traitant les besoins pour l'élimination des carences en même temps que la planification détaillée et la mise en œuvre à moyen et à long terme est en cours d'élaboration dans la phase II du projet qui sera examiné par les États pour approbation à une réunion extraordinaire prévue en septembre 2010.

2.2.6 Le projet d'Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA) facilite la formation des experts régionaux, nationaux, gouvernementaux et non gouvernementaux à travers les ateliers et séminaires. Il fournit également des missions d'assistance aux États pour aider à la mise en œuvre des dispositions de l'OACI pour la prévention de la propagation des maladies qui constitue un risque pour la santé publique. Cette assistance comprend l'évaluation des plans de préparation dans les aéroports internationaux. Les évaluations pareilles ont été menées en 2009 dans les aéroports d'Abuja et Lagos au Nigeria et dans les aéroports de Cape Town et Johannesburg en Afrique du Sud. Un atelier tenu à Nairobi en juin 2010 a réuni, entre autres, des experts des principales parties prenantes dans le projet CAPSCA à savoir l'OACI, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI). Leurs diverses contributions fournies sont des lignes directrices et des outils efficaces pour la planification de la préparation aux pandémies. L'atelier a insisté sur la nécessité pour les autorités de l'aviation de mettre en place un plan bien coordonné tel que requis par l'OACI et reflétées dans les annexes 6, 9, 11 et 14 et les directives connexes. Il est prévu que les résultats de cette formation seront la disponibilité d'un réseau d'experts sur le continent africain, qui seront en mesure de fournir une assistance aux administrations de l'État de l'aviation civile et les autorités aéroportuaires dans la planification de la préparation aux pandémies pour l'aviation civile. Compte tenu du fait que la taille de l'industrie du transport aérien dans la plupart des pays en développement est généralement petite, la formation d'une organisation coopérative par un groupe d'États et la mise en commun des ressources pour la prévention et l'atténuation des effets de la propagation des maladies transmissibles offre une solution pratique et méthode rentable de répondre au besoin de planification de la préparation. Les États sont invités à participer au projet CAPSCA en Afrique, conformément à la recommandation 6/27 (Planification de la préparation aux pandémies dans le secteur de l'aviation) de la réunion spéciale AFI RAN qui s'est tenue à Durban, Afrique du Sud en novembre 2008.

2.2.7 TCB fournit un appui technique et de gestion de projet au Département des opérations de maintien de la paix des Nations Unies (DPKO) dans les travaux de réhabilitation et de construction dans plusieurs de leurs missions en Afrique. Ces projets sont liés à la GANP comme ils améliorent notamment les caractéristiques physiques des pistes et traite les carences dans les domaines ATM, CNS et SAR. Projets d'assistance actuel avec les missions de DPKO comprennent;

- **Mission des Nations Unies en République centrafricaine et au Tchad (MINURCAT, Tchad)** – un soutien technique et de gestion de projet dans la réhabilitation et les travaux de construction de 6 aéroports / aérodromes, notamment le développement de modèles pour permettre à flotter des offres, la réalisation des documents d'appel d'offres pour les lots de travaux déterminés, l'appel d'offres, l'évaluation et l'attribution des travaux, et la supervision de la construction.
- **Opération hybride Union africaine-Nations Unies au Darfour (MINUAD, Darfour, Soudan)** – En consultation et en coordination avec l'Autorité de l'aviation civile du

Soudan, fournir un appui dans l'exécution des projets de réhabilitation d'aérodrome couvrant la préparation des spécifications techniques, cahier des charges, l'appel d'offres, le processus de passation de marché, la supervision du site, la supervision du contrôle de qualité de l'entrepreneur, l'examen des factures de l'entrepreneur, l'acceptation et la certification des travaux effectués.

- **Mission des Nations Unies au Soudan (MINUS, Soudan)** – le soutien à la construction des aires de trafic dans les aéroports de Khartoum, El Obeid et Juba, construction de la piste et l'aire de trafic de Malakal, des installations d'éclairage conformément aux normes de l'OACI (feux de piste et éclairages d'aire de trafic) dans 8 aéroports et l'introduction des procédures GNSS dans 12 aéroports entraînant la conception et la mise en œuvre des procédures de l'approche /arrivée et départ, l'amélioration de la gestion du trafic aérien et la formation en contrôle du trafic aérien.

## 2.3 Perspectives futures

2.3.1 Il est envisagé que la TCB continuera à jouer son rôle complémentaire au Programme régulier et d'autres initiatives de l'OACI en fournissant un appui aux États dans la mise en œuvre des SARP et ANP visant à assurer la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile internationale.

2.3.2 Comme l'un des principaux instruments de l'OACI pour aider les États à remédier aux carences identifiées dans le cadre des activités d'audit de l'OACI, la TCB apportera un soutien aux États et aux groupements régionaux dans la mise en œuvre des actions correctives et dans le renforcement des capacités pour la surveillance continue efficace.

2.3.3 L'inclusion des groupes économiques régionaux comme des partenaires essentiels et des cadres de l'appui des programmes de coopération présente de grandes opportunités pour la prise d'une action collective pour répondre aux besoins de conformité aux SARP, la mise en œuvre des ANP et développement de l'aviation civile en général. L'approche coopérative adoptée dans les projets COSCAP a été adoptée dans le domaine de la sécurité de l'aviation avec le Programme de coopération de la sécurité aérienne (CASP). La proposition du CASP-SADC a été approuvée. La mise en œuvre débutera dès que les fonds nécessaires sont mobilisés.

2.3.4 Les grandes lignes des projets figurant dans les appendices A et B du présent document sont une preuve supplémentaire de l'évolution vers une approche régionale de coopération dans la mise en œuvre de projets d'assistance. Le projet décrit dans l'annexe B constitue le projet du projet régional pour l'assistance aux États dans la mise en œuvre des systèmes de la navigation fondée sur les performances (PBN) mis au point conformément à la recommandation 6/28 (Mise en œuvre d'un projet de coopération technique de l'OACI relatif à un système ATM mondial) de la réunion spéciale AFI RAN en novembre 2008.

2.3.5 Avec la transition des projets COSCAP en RSOO un rôle futur de la TCB est possible dans la fourniture du soutien administratif et technique aux nouvelles organisations comme dans le cas de BAGASOO en vertu de l'entente du Groupe de l'Accord de Banjul.

2.3.6 La question du manque des ressources humaines qualifiées a été clairement mise en évidence dans les audits la sécurité. En réponse, un composant croissant de formation est inclus dans de nouveaux projets, en particulier des formations spécialisées et formation sur le poste de travail (OJT). En ce qui concerne l'amélioration de la capacité de formation dans la région AFI pour répondre aux exigences des autorités de la réglementation et des fournisseurs de services

dans les différents domaines et surtout face à de nouvelles technologies, la réunion se souviendra que l'un des objectifs d'ACIP est de promouvoir et de faciliter la coopération entre les centres régionaux de formation en aviation existants. TCB en étroite collaboration avec ACIP est prête à fournir un soutien dans cette entreprise, à la manière de ses associations avec de nombreux centres de formation dans le passé, dont certains ont été établis avec l'aide du TCB. TCB a également été impliquée dans la création d'unités de développement du cours TRAINAIR dans de nombreux établissements de formation dans la région.

### **3. CONCLUSION**

3.1 Le Programme de coopération technique de l'OACI demeure un outil puissant et d'un bon rapport coût-efficacité pour les États, les donateurs, les institutions financières et l'industrie, qui aide à l'application concrète de mesures visant à remédier, d'une façon coordonnée, neutre, objective et transparente, aux carences mises en évidence. TCB complète le Programme régulier et d'autres initiatives de l'OACI en fournissant un appui aux États aux niveaux national et régional et est capable de mobiliser et coordonner les ressources extérieures des bailleurs de fonds, de l'industrie et autres partenaires de développement, ainsi que des ressources internes sous forme d'un appui financier et technique.

3.2 Beaucoup d'États continuent d'avoir de grandes difficultés à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales en raison d'un manque de ressources humaines, techniques et/ou financières. L'autonomie des autorités de l'aviation civile a aidé les États à réunir des fonds pour des projets sans dépendre des donateurs.

3.3 Les défis dans la mise en œuvre de projets régionaux de type coopératif incluent notamment les difficultés de financement et le manque d'engagement de certains États contractants. L'expérience a montré que la présence de quelques États très motivés et engagés dans certains groupes régionaux, a contribué à faire avancer les programmes. En outre, l'association des communautés économiques régionales en tant que cadres de soutien des programmes a contribué à la mobilisation de fonds en provenance des États ainsi que des donateurs.

3.4 L'approche coopérative adoptée dans les projets COSCAP est de plus en plus adoptée dans d'autres domaines avec l'appui de la TCB. Compte tenu de la taille de l'industrie du transport aérien dans la plupart des États AFI, la formation d'une organisation coopérative par un groupe d'États et la mise en commun des ressources sera une méthode pratique et coût-efficace pour traiter les intérêts communs.

### **4. SUITE A DONNER PAR LA REUNION**

#### **4.1 La réunion est invitée à:**

- a) prendre note des informations fournies sur les activités de la Direction de coopération technique (TCB) en Afrique, et**
- b) d'approuver le projet de conclusion ci-dessous**

#### **Conclusion 17 / x**

**Les États AFI sont invités à prendre note des possibilités d'assistance dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI comme présenté dans la présente note et**

**de profiter de ses services tout en assurant le soutien financier et institutionnel nécessaire aux projets développés en vue de fournir une assistance. À cet égard:**

- a) **les États AFI intéressés par le projet CODEVMET devraient présenter une demande officielle auprès du bureau de l'OACI WACAF, pour l'inscription au projet. Présenté à l'Appendice A**
- b) **Les États AFI sont invités à se joindre au projet PBN. Les États intéressés doivent présenter une demande officielle au bureau de l'OACI ESAF, pour l'inscription au projet. Présenté à l'Appendice B**
- c) **Les États AFI sont invités à se joindre au projet CAPSCA en Afrique, conformément à la recommandation 6/27 de la réunion spéciale AFI RAN de novembre 2008 (Planification de la préparation aux pandémies dans le secteur de l'aviation).**

## APPENDICE A

### LE PROJET CODEVMET-WACAF

#### 1. HISTORIQUE

1.1 A sa 35<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OACI avait décidé (Cf. Résolution A35-6 de l'Assemblée) que le Programme universel de l'OACI pour la supervision de la sécurité (USOAP) devrait être élargi pour couvrir les dispositions liées à la sécurité contenues dans toutes les Annexes relatives à la sécurité (à l'exception de l'Annexe 9 – *Facilitation* et de l'Annexe 17 – *Sureté*) et de mettre en œuvre une approche systémique globale pour la conduite des audits de supervision de la sécurité. La question de la météorologie aéronautique doit être couverte dans le programme d'audits global.

1.2 La liste des carences dans le domaine de la navigation aérienne dans la Région AFI faisant partie des dossiers des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> réunions du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) contient un certain nombre de carences cruciales de sécurité dans le domaine de la météorologie aéronautique (AeroMet) qui existent depuis longtemps. Des carences ont été également identifiées lors des missions effectuées dans les États par les experts techniques du bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF).

1.3 Compte tenu de la nécessité d'améliorer et de renforcer les services météorologiques aéronautiques fournis par les États concernés, il a été proposé de fournir la coopération technique de l'OACI dans ce domaine à travers un programme de coopération sous-régionale rentable de partage des ressources appelée CODEVMET WACAF. Il est à noter que plusieurs programmes similaires de l'OACI couvrant principalement les sujets de navigabilité et d'exploitations aériennes, sous la forme de COSCAP, ont été établis et sont en service dans les différentes régions du monde.

#### 2. OBJECTIFS

2.1 Les objectifs du programme de Développement Coopératif des Services de Météorologie Aéronautique dans la Région WACAF (CODEVMET-WACAF) sont les suivants:

- Veiller à ce que les exigences météorologiques liées à la sécurité, des Annexes 3 et 11 à la Convention sur l'aviation civile internationale, les documents d'orientation de l'OACI relatifs à la MET y compris les manuels des PANS-ATM (Doc 4444), et les exigences spécifiées dans le Doc. 7474 (ANP de base et FASID AFI) du chapitre sur la météorologie, soient remplies;
- Assurer le développement durable des services météorologiques desservant l'aviation dans les États pour la fourniture d'informations météorologiques fiables, précises et à temps, aux usagers aéronautiques de manière efficace;
- Assurer des mesures d'urgence pour la fourniture de services météorologiques nécessaires à la continuité des opérations aériennes en cas de catastrophes naturelles et autres perturbations.
- Veiller à ce que la législation nationale des États participants, liée à la fourniture de services météorologiques à l'aviation soit harmonisée et alignée avec les dispositions de l'OACI.

- Promouvoir une plus grande coopération entre les autorités météorologiques ou les fournisseurs de services et les administrations réglementaires de l'État concerné, les prestataires de services ATS, les compagnies aériennes et les autres parties prenantes de l'État.
- Faire en sorte qu'un nombre suffisant de personnel météorologique et technique qualifié et formé soit disponible dans les États participants et qu'ils disposent des moyens pour maintenir et améliorer la qualification de leurs professionnelles par le biais de stages de formation récurrents et spécialisés, des ateliers, etc;
- Promouvoir une plus grande harmonisation de la réglementation, des politiques et procédures concernant la mise en œuvre des installations et services MET requis entre les États participants du programme et également avec les pays voisins des États membres de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA);
- Aider les États participants dans le développement de systèmes de gestion de la qualité (QMS) à l'appui des systèmes de gestion de la sécurité (SMS) pour la fourniture de services MET en liaison avec les politiques et les exigences de l'OACI.

### **3. MISE EN OEUVRE DU PROJET CODEVMET**

#### **3.1 CODEVMET Phase 1**

3.1.1 En 2009, à la demande de 9 États de la région Afrique occidentale et centrale (Cape Vert, République Démocratique du Congo, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Nigeria, Sao Tomé et Príncipe et Sierra Leone), l'OACI a mené une étude pour l'établissement d'un programme de partage de ressources pour le développement coopératif des services AéroMet pour la région Afrique occidentale et centrale (CODEVMET – WACAF) en vue de l'élimination des carences AéroMet. L'étude a été financée par la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS).

3.1.2 L'étude de la Phase 1 du Projet CODEVMET a identifié des carences spécifiques de navigation aérienne dans le domaine de la météorologie aéronautique (AéroMet) dans chaque État et a conclu que le niveau de mise en œuvre des installations et services dans la majorité des États participants est faible et très loin d'être satisfaisant. A l'exception de l'Aéroport international Murtala Muhammed de Lagos qui n'a virtuellement pas besoin d'assistance, tous les autres aéroports internationaux évalués auront besoin d'une importante assistance technique pour se conformer aux SARP de l'OACI contenues dans les Annexes 3 et 11 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Cette étude a révélé que le système d'observation AéroMet de la majorité des États participants était totalement obsolète, et ceci s'ajoute aux difficultés d'accès à des produits du Système mondial de prévisions de zone (WAFS) de qualité pour une fourniture efficace de services de météorologie aéronautique à la navigation aérienne nationale et internationale. La situation a en outre été aggravée par une insuffisance du nombre de personnel qualifié dans les unités de prévision et d'entretien des équipements AéroMet. Il est nécessaire de mettre en place de manière urgente un programme d'assistance pour la formation du personnel.

3.1.3 L'étude a élaboré des plans d'action pour l'élimination des carences. Des séries de recommandations servant de lignes directrices pour la planification et la mise en œuvre des services et installations AéroMet à moyen et à long termes (5-10 ans) ont été fournies.

3.1.4 L'étude a proposé d'établir un programme coopératif de partage des ressources semi-permanent ou permanent et rentable – qui s'appellerait « Développement Coopératif de la Météorologie Aéronautique – Afrique occidentale et centrale (CODEVMET-WACAF Projet Pilote (ou Phase II)) » pour la mise en œuvre des plans d'action et des séries de recommandations susmentionnées. Il est reconnu que les faiblesses dans la plupart des programmes des États sont nombreuses et que leur solution totale nécessite un apport important de fonds. Environ un effectif de 1200 agents devront être recrutés et formés et plus de 16 millions de dollars seraient nécessaires pour résoudre les carences en matière de systèmes et équipements AéroMet..

## **3.2 CODEVMET Phase II ou CODEVMET Project Pilote**

3.2.1 Il s'agit d'un projet pilote se rapportant à un Programme continu pour le développement coopératif des services de météorologie aéronautique (AéroMet) dans la Région WACAF ou à une Organisation qui lui succéderait. Une décision sera prise par les États membres du Programme vers la fin de ce projet pilote. Les objectifs du Programme, et par conséquent, de ce projet pilote sont :

- d'établir un système visant à permettre aux fournisseurs de services AéroMet des États membres de se conformer aux normes internationales de sécurité de l'aviation qui ont trait à la fourniture en temps opportun d'informations météorologiques fiables et précises aux usagers aéronautiques de manière efficace, et
- de renforcer la capacité de l'autorité gouvernementale chargée de la réglementation à assurer la supervision de la sécurité des services AéroMet en adoptant une approche systémique globale.

3.2.2 Le projet sera mis en œuvre en vertu d'un Cadre institutionnel élaboré en se basant sur l'expérience de l'OACI qui a eu à exécuter des programmes coopératifs régionaux similaires à travers le monde. Ce cadre institutionnel fait partie du présent document de projet.

3.2.3 L'objectif visé est qu'au terme de ce projet pilote, il soit créé une capacité régionale soit pour la poursuite du Programme, ou pour une Organisation qui lui succéderait, et que l'expertise de la région elle-même soit améliorée grâce au projet.

3.2.4 Le programme continu ou l'Organisation qui lui succéderait aura pour résultat que les États auront établi des règlements harmonisés relatifs à la météorologie aéronautique et un système de gestion de la qualité destiné à appuyer le système de gestion de la sécurité des services AéroMet, et auront formé un nombre suffisant d'inspecteurs/formateurs capables d'exécuter la gamme complète de mise en œuvre du système de gestion de la qualité AéroMet et des activités de supervision AéroMet aux normes internationales, leur permettant ainsi de répondre à leurs obligations internationales en la matière.

3.2.5 Le programme continu ou l'Organisation qui lui succéderait peut servir de ressource régionale en matière de supervision et de formation AéroMet, et ses services pourraient, à la discrétion du Comité de pilotage du programme, être mis à la disposition des États qui ne font pas partie de la Communauté, contre paiement de droits.

#### **4 CONCLUSION**

4.1 Les informations fournies dans le présent document sont destinées à susciter l'intérêt des autres États qui souhaitent adhérer à cette initiative.

4.2 A cet égard, la Conclusion 17/XX du document principal a été formulé pour permettre aux États AFI intéressés par le projet CODEVMET, à formuler une demande officielle auprès du Bureau WACAF de l'OACI.

-----

## APPENDICE B

### PROPOSITION DE PROJET AFI PBN

#### PROJET DE MISE EN OEUVRE DE LA NAVIGATION FONDEE SUR LA PERFORMANCE (PBN)

##### 1. CONTEXTE

1.1 La réunion se rappellera que la 36<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée Générale a adopté la Résolution A36-23: *Objectifs généraux de la navigation fondée sur la performance*, qui a exhorté tous les Etats à mettre en œuvre, entre autre, les routes et les procédures d'approche des services de la circulation aérienne (ATS) RNAV et RNP conformément au concept OACI PBN prévu dans la *Manuel de la navigation fondée sur la performance* (Doc 9613).

1.2 La Résolution A36-23 exige des Etats la réalisation des objectifs spécifiques qu'elle a prévu et l'élaboration par l'OACI d'un plan d'action coordonné pour aider les Etats à mettre en œuvre la PBN et à assurer l'élaboration et/ou l'entretien des SARP généralement harmonisés, les Procédures des Services de la Navigation Aérienne (PANS) et le matériel de guidage incluant une méthodologie généralement harmonisée d'évaluation de la sécurité adaptée aux exigences d'exploitation.

1.3 La réunion Spéciale AFI/8 RAN de novembre 2008 a formulé la Recommandation 6/13 : *Publication des procédures d'approches RNP fondées sur le GNSS* exigeant des Etats-parties de la zone de navigation de l'IATA (RNAV) et des procédures des systèmes généraux de navigation satellitaire (GNSS), l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de publication des approches (RNP) fondées sur les exigences de la navigation fondée sur la performance GNSS et à supprimer les restrictions qui entravent les opérations. Par ailleurs, la Recommandation 6/14 : exige que l'OACI appuie les Etats dans le règlement des problèmes légaux et réglementaires liés à la mise en œuvre des procédures d'approches fondées sur les systèmes généraux de la navigation satellitaire (GNSS).

1.4 La réunion Spéciale AFI/8 RAN de novembre 2008 a également formulé la Recommandation 6/28 - **Mise en œuvre d'un Projet général de système ATM de coopération technique OACI**

*Il est recommandé que la Région AFI envisage d'établir un projet de coopération technique, financé par les Etats AFI et des donateurs, pour appuyer la planification et la mise en œuvre des objectifs de performance, et en accord avec le concept opérationnel d'ATM mondiale et le plan mondial de navigation aérienne.*

1.5 En plus de ce qui précède, la réunion devrait prendre note du point de vue de la réunion ATS/AIS/SAR SG/11 sur la mise en œuvre de la PBN au sein de la Région AFI comme étant un défi majeur. La réunion de l'APIRG 17 pourrait, par conséquent, accepter que la réalisation des exigences de la mise en œuvre régionale de la PBN, élaborée dans le cadre de l'APIRG conformément à la Résolution A36-23 de l'Assemblée Générale, que plusieurs Etats aient besoins d'aide. La réunion se rappellera que la mise en œuvre de WGS-84 est un préalable à la mise en œuvre de la PBN. Il faut ainsi noter que plusieurs Etats n'ont pas encore mis en œuvre WGS-84 ou ne couvrent pas toutes les parties de l'espace aérien concerné.

1.6 Les missions faites dans les Etats en 2010 ont identifié un besoin important de développement d'expertise dans les Etats visités dans les domaines couverts par le Plan général de la navigation aérienne autres que l'ATS. Les aspects liés à la PBN étaient particulièrement touchés à cause du manque de formation et d'expertise.

1.7 Le Projet de mise en œuvre de la navigation fondée sur la performance (PBN) est proposé pour mettre en œuvre ou soutenir les recommandations de l'APIRG et des Groupes de travail (de la mise en œuvre de la PBN et de la GNSS) en accordant l'aide technique nécessaire aux Etats dans la mise en œuvre de la PBN dans le Région AFI.

## **2. OBJECTIFS**

2.1 Le Projet de mise en œuvre de la PBN aurait les objectifs suivants :

- L'élaboration des règlements modèles favorables aux aspects de la navigation aérienne de la GNSS et à la mise en œuvre de la PBN
- Une interaction directe avec les Etats qui ont besoin d'aide pour s'assurer que les règlements modèles sont convenablement intégrés à leur législation spécifique
- Une aide aux Etats dans l'élaboration des mesures spécifiques pour satisfaire les exigences du Plan régional de la mise en œuvre de la PBN et pour appuyer les efforts liés leurs objectifs nationaux de performance.

## **3 MISE EN OEUVRE**

### **3.1 Problèmes de réglementation**

3.1.1 Une expertise légale est nécessaire pour passer en revue les aspects de la mise en œuvre liés à la GNSS et à la PBN et pour examiner les préoccupations des Etats en vue d'élaborer les éléments réglementaires à inclure dans les règlements nationaux pour favoriser la mise en œuvre et pour lever leurs obstacles spécifiques.

### **3.2 Aspects Techniques de la GNSS et de la PBN**

- 3.2.1 Une expertise technique adéquate est nécessaire pour aider les Etats qui en ont besoin à :
- Identifier les défis spécifiques et les obstacles à la mise en œuvre des procédures des instruments d'approche fondés sur la GNSS qui ont été déjà élaborées et proposer des solutions;
  - Participer à l'élaboration des mesures d'appui aux objectifs nationaux de performance liés à l'ATM et à la PBN en particulier ;
  - Identifier les mesures additionnelles selon les cas et à faire des recommandations au Comité de pilotage du projet sur leur mise en œuvre.

### **3.3 Stratégie de mise en œuvre**

3.3.1 Il est proposé que le projet soit mis en œuvre comme un projet de type coopératif tout comme les autres programmes coopératifs régionaux mis en œuvre par La Direction de la Coopération technique de l'OACI, TCB. La mise en commun des ressources crée une méthode pratique et rentable de satisfaction des objectifs communs. Le cadre coopératif renforce la mise en œuvre harmonisée et la participation des partenaires et des donateurs de parties tierces

concernées. Le projet sera dirigé par un Comité de pilotage comprenant les représentants des Etats-parties. Le suivi de la performance du projet sera fait par le Comité de pilotage ainsi que par le Groupe de travail compétent de l'APIRG sous la supervision de ses agents/secrétaires régionaux.

3.3.2 Suite à la compilation des données (à partir d'une analyse de lacune et d'obstacles) sur les différents Etats bénéficiaires, il est proposé de donner des priorités aux mesures selon leur degré d'importance dans la hiérarchie du plan régional/national de la mise en œuvre de la PBN.

3.3.3 La TCB élaborera donc un projet détaillé incluant une estimation des coûts sur la base des expériences des Etats de la région et au delà qui ont mis en œuvre la PBN, en utilisant les instruments existants et le matériel de guidage en vue de fournir une expertise et une formation aux Etats dans leur participation à la mise en œuvre de la PBN et des applications de la GNSS. Le projet détaillé sera distribué à tous les Etats concernés pour examen et approbation.

3.3.4 La TCB appuiera ensuite la recherche et la mobilisation des fonds nécessaires.

## **4 CONCLUSION**

4.1 Les informations fournies dans la présente note sont destinées à créer l'engouement des Etats qui pourraient avoir besoin de l'aide proposée dans le présent projet.

4.2 La Conclusion 17/XX de la note principale a donc été formulée pour les Etats de l'AFI concernés par le Projet PBN en vue de la soumission d'une manifestation officielle d'intérêt au bureau OACI AFEA.