



COMMISSION AFRICAINE DE L'AVIATION CIVILE
30ème SESSION PLÉNIÈRE DE LA CAFAC
(LIVINGSTONE, ZAMBIE, 4 – 5 DÉCEMBRE 2018)

Point 6 : Contributions aux Activités du triennat 2019-2021 de la CAFAC

Session 2 : SÉCURITÉ AÉRIENNE ET NAVIGATION AÉRIENNE

Thème : ÉTAT D'AVANCEMENT, DÉFIS ET PERSPECTIVES RELATIFS À LA MISE EN ŒUVRE DES DÉCISIONS DE L'APIRG, DU RASG-AFI ET DGCA

ÉTUDE VISANT A EXAMINER LE DEVELOPPEMENT DES SBAS/GNSS EN AFRIQUE, Y COMPRIS UNE EVALUATION INDEPENDANTE DES COUTS/AVANTAGES ET DE L'IMPACT POUR L'AVIATION ET LES UTILISATIONS NON AERONAUTIQUES

(Note présentée par le Secretariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note de travail porte sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'étude visant à examiner le développement des SBAS/GNSS en Afrique, y compris une évaluation indépendante des coûts/avantages et de l'impact pour l'aviation et les utilisations non aéronautiques ou l'introduction des GNSS dans la région AFI, tel qu'adopté par l'APIRG et tel que recommandé par le premier Comité technique sectoriel de la Commission de l'Union Africaine (CUA) sur les infrastructures de transport tenu à Lomé.

La Plénière est invitée à :

- a) Prendre note de l'information selon laquelle la CUA est l'autorité contractante pour l'étude.
- b) Prendre note de l'information selon laquelle la CAFAC sera chargée de la gestion exécutive du projet avec l'aide du Comité de pilotage du projet.
- c) Prendre note de l'état d'avancement de la mise en œuvre du projet.
- d) Demander à d'autres États qui le souhaitent de nommer des experts à l'Équipe de Travail.
- e) Encourager les États de la région AFI et les Organisations désignées à continuer à fournir les informations nécessaires à la CAFAC, pour la bonne conduite de l'Étude par le Consultant.
- f) Demander à l'OACI de soutenir la CAFAC par l'intermédiaire des groupes de travail pertinents sur l'évaluation des livrables du projet, y compris la méthodologie appropriée d'analyse de l'impact économique par le consultant; la conformité au module ASBU APTA.

1. INTRODUCTION

La Déclaration du Comité ministériel technique spécialisé (CST) de l'UA du 17 mars 2017 à Lomé a mandaté la Commission de l'UA (CUA) d'entreprendre une étude coûts-avantages à l'échelle

continentale et de concevoir une stratégie sur la mise en œuvre du projet SBAS en Afrique en tenant compte des initiatives existantes dans le cadre de la mise en œuvre d'EGNOS en Afrique. La CUA a délégué à la Commission de l'aviation civile africaine (CAFAC) la mise sur pied d'une équipe spéciale composée de parties prenantes africaines clés pour élaborer les termes de référence de l'étude sur l'analyse coûts-avantages et pour superviser l'étude et la stratégie de l'analyse coûts-avantages.

2. DISCUSSION

2.1. L'introduction du GNSS dans la région AFI remonte au milieu des années 1990. Une étude GNSS et un banc d'essai EGNOS à l'échelle de la région AFI, appuyé par la septième réunion du RAN de la région AFI tenue à Abuja en mai 1997 (recommandation 13/4), ont été réalisés, dont les résultats ont été présentés à la onzième conférence sur la navigation aérienne de l'OACI (ANConf/11) en octobre 2003. En guise de suivi, l'APIRG avait mené des activités connexes par l'intermédiaire d'organes spécialisés (Groupe de travail, Groupe d'étude, Coordination de la mise en œuvre du CNS/ATM et sous-groupes du CNS) qui ont abouti à l'adoption de la stratégie GNSS initiale de la région AFI.

2.2. Bien que l'aviation dispose d'un cadre à part entière pour l'application du SBAS dans la réalisation des procédures PBN et le soutien des opérations ADS-B, il n'existe pas de cadre commun pour les applications dans les domaines autres que l'aviation. Toutefois, les possibilités d'application de la navigation par satellite au-delà de l'aviation sont immenses et variées, en particulier dans le domaine des appareils mobiles. L'Afrique, avec 0.2% d'appareils mobiles par habitant, représente un énorme marché potentiel pour le développement des appareils GNSS, car ce sera le seul marché avec le plus fort potentiel de croissance d'ici 2025.

2.3. OBJECTIFS DU PROJET

L'objectif général de cette mission est d'étudier les avantages et les coûts/impact de la mise en œuvre du SBAS/GNSS dans le secteur public et l'industrie dans toute l'Afrique.

Les objectifs spécifiques sont de :

- Entreprendre une analyse coûts-avantages (ACB) pour tous les domaines d'application des SBAS, en tenant compte des initiatives existantes et prévues liées à la fourniture des SBAS sur le continent.
- Étudier les mécanismes institutionnels et de gouvernance potentiels pour la fourniture et l'utilisation des SBAS en Afrique.

2.4. PORTÉE DE L'ÉTUDE

L'étude comprend la collecte de données, l'examen de la documentation pertinente et l'analyse coût/bénéfice de la mise en œuvre des SBAS/GNSS en Afrique pour tous les domaines d'application, y compris l'aviation, le transport maritime, le transport ferroviaire et routier, l'agriculture, l'arpentage et les services basés sur la localisation (LBS), pour n'en citer que quelques-uns.

L'étude sera basée sur un horizon temporel de 30 ans en partant de la situation actuelle de la prestation de services à la situation future dans chaque aéroport AFI.

Plus précisément, le consultant entreprendra les tâches suivantes :

- Collecte de données et études d'évaluation générale
- Analyse des coûts et des avantages découlant de l'application au domaine de l'aviation
- Demande d'applications SBAS/GNSS aux domaines non aéronautiques et implication sur le CBA
- Gouvernance et questions institutionnelles
- Etude de faisabilité du transfert de technologie SBAS/GNSS en Afrique et évaluation des risques.
- Organisation d'un atelier continental avec les parties prenantes de l'industrie.

En ce qui concerne l'analyse du secteur de l'aviation, l'analyse coûts-avantages (ACB) doit couvrir:

- Tout l'espace aérien océanique et continental sous la juridiction des États membres de l'Union africaine,
- Toutes les opérations : PBN, ADS-B, etc.,
- Toutes les phases de vol, d'En-route à CAT-I,
- Tous les aéroports, aérodromes, terrains d'aviation et héliports,
- Tous les exploitants d'aéronefs et de giravions, y compris l'aviation commerciale, régionale, d'affaires et générale.

2.5. LIVRABLES

- a) Rapport de démarrage ;
- b) Rapport de la Tâche 1 : Études d'évaluation générale ;
- c) Réunion de révision basée sur le rapport de la Tâche 1 ;
- d) Rapport de la Tâche 2 : Rapport d'analyse coût/bénéfice ;
- e) Rapport de la Tâche 3/4 : Gouvernance et questions de transfert institutionnel et technologique ;
- f) Rapport de la tâche 5 : Application aux domaines non aéronautiques et impact sur l'ACB ;
- g) Projet de rapport final ;
- h) Atelier et rapport d'atelier ; et
- i) Rapport final.

Date limite pour la conclusion globale du projet: Mai 2019

2.6. ÉTAT D'AVANCEMENT

- a) Création de l'équipe de travail
- b) Projet de termes de référence élaboré par la CAFAC et l'Equipe de travail soumis à la CUA le 27 juillet 2018.
- c) Prochaine étape : Embaucher le Consultant (par la CUA) pour entreprendre l'étude.

3. CONCLUSION

La Plénière est invitée à :

- a) Prendre note de l'information selon laquelle la CUA est l'autorité contractante pour l'étude.

- b) Prendre note de l'information selon laquelle la CAFAC sera chargée de la gestion exécutive du projet avec l'aide du Comité de pilotage du projet.
- c) Prendre note de l'état d'avancement de la mise en œuvre du projet.
- d) Demander à d'autres États qui le souhaitent de nommer des experts à l'Équipe de Travail.
- e) Encourager les États de la région AFI et les Organisations désignées à continuer à fournir les informations nécessaires à la CAFAC, pour la bonne conduite de l'Étude par le Consultant.
- f) Demander à l'OACI de soutenir la CAFAC par l'intermédiaire des groupes de travail pertinents sur l'évaluation des livrables du projet, y compris la méthodologie appropriée d'analyse de l'impact économique par le consultant ; la conformité au module ASBU APTA.