



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 37 : Progrès concernant la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)

#### INITIATIVES DU PLAN AFI EN MATIÈRE DE FORMATION

(Note présentée par le Niger)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La mise en œuvre de la Recommandation 5/8 de la réunion extraordinaire AFI-RAN a abouti à la création de l'Association Africaine des Organismes de Formation de l'Aviation Civile (AATO) à Abuja (Nigéria) en avril 2013.

Conformément à son plan stratégique, son programme annuel d'activités, sa politique de formation, les lignes directrices du plaidoyer et de la communication, ainsi que d'autres documents approuvés par l'Assemblée Constitutive, l'AATO s'est fixée les objectifs suivants :

- a) promouvoir la coopération entre ses membres ;
- b) promouvoir les intérêts de ses membres et la formation en aviation civile en Afrique;
- c) promouvoir l'harmonisation et la standardisation de la formation en aviation civile en Afrique ;
- d) encourager le retour d'expérience entre ses membres et d'autres organismes du secteur de l'aviation civile ;

Tous ces objectifs entrent dans le cadre de l'amélioration de la sécurité du ciel africain au travers d'une formation normalisée de haute qualité.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de la création de l'AATO ;
- b) encourager l'OACI de poursuivre l'accompagnement des activités de l'AATO notamment en :
  - mettant en œuvre le plan stratégique et le plan d'affaires développé par le Conseil intérimaire pour lequel l'OACI avait assuré le secrétariat ;
  - contribuant par une assistance technique et/ou financière;
  - étant un partenaire stratégique en termes de plaidoirie et de communication de l'AATO auprès des États ;
  - rendant disponible la base de données développée sur les organismes de formation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Ce document traite des Objectifs stratégiques – <i>Sécurité et Formation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Doc 9841, <i>Manuel sur l'agrément des organismes de formation</i> Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> Recommandation 5/8 à la réunion extraordinaire AFI-RAN (2008)

## 1. INTRODUCTION

1.1 Suite aux audits OACI et les évaluations de la région AFI qui ont montré un manque de personnel qualifié dans des domaines critiques de l'aviation civile en Afrique, la recommandation 5/8 a été élaborée à la réunion spécial AFI-RAN (2008) de Durban, en Afrique du Sud, invitant les organismes de formation à l'harmonisation des pratiques et à une meilleure coopération entre les organismes de formation.

1.2 Dans le cadre de cette recommandation, l'OACI, la CAFAC et quelques organismes africains de formation en aviation civile ont mis en commun leurs efforts par plusieurs séances de travail tenues en Afrique aboutissant à la création de l'Association Africaine des Organismes de Formation en Aviation Civile (AATO) en son assemblée constitutive à Abuja (Nigeria) du 10 au 12 avril.

1.3 À l'issue du processus de mise en œuvre de la recommandation, les constats suivants peuvent être faits :

## 2. CONSTATS

### 2.1 Capacités en instructeurs

2.1.1 L'étude menée par TEWG(Le Groupe d'Expert formation) et SITA pour évaluer les capacités pédagogiques de 33 organismes africains de formation de l'aviation civile a montré que 67 % des centres de formation ont moins de 10 instructeurs permanents et seulement 4 ont plus de 40 instructeurs permanents. Ainsi, la plupart des organismes de formation n'ont pas le nombre d'instructeurs requis.

### 2.2 Assurance de la qualité

2.2.1 Les résultats de l'étude ont montré que la plupart des centres de formation ont adopté des systèmes d'homologation nationale comme exigé par les Autorités de l'aviation civile ou le système éducatif national. D'autres institutions ont opté pour une certification qualité internationale en l'occurrence ISO 9001: 2008.

2.2.2 Ainsi, il n'existe pas de système d'homologation normalisé pour les centres de formation pour assurer un niveau de qualité standard pour les formations sur l'aviation civile en Afrique.

### 2.3 Conception des syllabus

2.3.1 Selon les résultats de l'étude, il existe une variété d'approches dans la conception de la formation au niveau du continent.

2.3.2 Il a été établi que certains centres de formation utilisent l'approche basée sur les compétences pour le développement des cours pendant que d'autres ont une approche basée sur les performances pour élaborer les syllabus.

2.3.3 Il existe même quelques institutions qui combinent les deux approches et ainsi, il n'y a pas de méthode commune entre les centres de formation pour concevoir les syllabus.

## 2.4 Capacités pédagogiques

2.4.1 Il existe une diversité des capacités pédagogiques des centres de formation en termes de salles de classes et d'équipements pédagogiques.

2.4.2 La plupart des centres de formation utilisent des vidéoprojecteurs, des services internet et le nombre des salles de classe varient entre 5 à 9.

2.4.3 La plupart des écoles ont une capacité limitée en matière d'équipements pédagogiques comme les simulateurs ou les laboratoires pédagogiques. Seulement 5 centres de formation sont équipés de plus de 10 salles de classes, avec des simulateurs et des laboratoires.

## 2.5 Critères d'équivalence

2.5.1 Les centres de formation n'ont pas des critères communs d'équivalence qui permettent une reconnaissance internationale du niveau de qualification académique et de compétences.

2.5.2 Dans la perspective d'une admission au-delà des frontières nationales, il se pose un important problème de reconnaissance des crédits, des attestations et des diplômes.

2.5.3 Ceci constitue un frein tant pour les étudiants qui voudraient s'inscrire dans des centres de formation d'un autre pays que pour les instructeurs qui souhaitent proposer leurs services à d'autres établissements de formation.

## 2.6 Réglementations d'homologation

2.6.1 On note également des différences dans les exigences réglementaires des Etats. Les centres de formation africains éprouvent ainsi des difficultés à développer des programmes de formation qui satisfassent les exigences cumulées du continent.

2.6.2 Les processus d'homologation des centres de formation, lorsqu'ils existent, varient d'un pays à un autre. Par conséquent, il est difficile pour un centre de formation d'obtenir l'homologation sur des pays différents de son État hôte.

## 2.7 Analyse de l'offre et de la demande

2.7.1 Les résultats de l'analyse de l'offre et de la demande pour plusieurs cours vus sous l'angle des regroupements régionaux en Afrique ont montré qu'il existe une offre adéquate de cours sur les opérations aériennes au niveau de toutes les régions.

2.7.2 Les données sur les cours pour la maintenance des avions ont montré qu'il y a un excès d'offres dans la région. En fait c'est qu'il n'y a pas de demande pour ces services dans les régions du groupe de l'Accord de Banjul et de l'Afrique centrale. D'un autre côté, la demande de formations pour la fourniture des services de navigation aérienne excède l'offre au niveau du Groupe de l'Accord de Banjul, de la CEMAC avec comme fournisseurs principaux la SADC, l'Afrique du Nord et l'UEMOA.

2.7.3 Dans toutes les régions, à l'exception de l'Afrique du Nord et l'UEMOA, il y a une demande plus élevée par rapport à l'offre pour les formations sur la gestion aéroportuaire tandis que les offres pour la réglementation aérienne excèdent les demandes dans toutes les régions.

2.7.4 La projection de la demande de formation en aviation civile en Afrique montre que la capacité pédagogique actuelle disponible n'est pas en adéquation avec les besoins en formation du continent.

2.7.5 Des différences existent également entre les capacités pédagogiques des centres de formation et les exigences minimales pour dispenser une formation conforme et de qualité.

### 3. CONCLUSION

3.1 Sachant que les Organismes Africains de formation font face à des problèmes pour satisfaire la demande des parties prenantes de l'aviation civile en termes de remplacement d'une population vieillissante, pendant que les prévisions de trafic en Afrique sont très optimistes impliquant de nouveaux besoins de personnel qualifié, l'AATO, en tant qu'organe nouvellement créé, jouera sans doute un rôle primordial dans la communauté de l'aviation civile en :

- a) mettant en place une politique et des lignes directrices pour les organismes Africains de formation en vue de faciliter leur conformité aux exigences de normes internationales et nationales ;
- b) émettant et défendant des points de vue relatifs aux intérêts des membres et de la formation aux métiers de l'aviation civile ;
- c) concevant et mettant en œuvre un système de désignation des Centres d'excellence ;
- d) soutenant l'accréditation de tous organismes de formation au-delà des frontières ;
- e) s'assurant du développement et de la mise en œuvre de normes, de procédures et lignes directrices harmonisées pour la formation aux métiers de l'aviation civile.