

RÉSUMÉ POUR TRADUCTION EN FRANÇAIS

# Étude sur les professionnels de l'aviation - 2022

## Rapport du consultant

**1ère PARTIE**

**« Examen et finalisation de l'analyse et de l'évaluation  
actuelles ».**

Par : Emmanuel Akatue  
AVIAMS Consult Limited, Ghana

## RÉSUMÉ

- I. Les analyses SWOT et PEST ont pour but de déterminer les forces exogènes et endogènes à même de compromettre le perfectionnement durable des professionnels de l'aviation, pour leur permettre d'exercer efficacement leur rôle de réglementation et de contrôle des différents volets des objectifs stratégiques de l'OACI. Une bonne compréhension des influences externes et internes actuelles permet de formuler des stratégies fondées sur des faits et non des hypothèses.
- II. L'analyse politique, économique, sociale et technologique (PEST) se veut un moyen d'offrir aux stratèges un cadre qui leur permet de mieux connaître la conjoncture extérieure. Elle s'appuie davantage sur l'expertise et les documents des différentes régions de l'AFI disponibles que sur des informations recueillies par le biais de questionnaires. L'approche adoptée dans le présent rapport consiste à résumer les perspectives PEST en fonction des représentations régionales reconnues de l'OACI - WACAF, ESAF, EUR/NAT et MID - ce qui permet aux bureaux régionaux d'assurer le suivi ou la mise en œuvre des stratégies proposées.
- III. La région Afrique occidentale et centrale de l'AFI compte 24 États (5 anglophones, 3 lusophones et 16 francophones), à savoir : le Bénin, le Ghana, le Burkina Faso, la Guinée Bissau, le Cameroun, la Guinée, le Cap-Vert, le Liberia, la République centrafricaine, le Mali, le Tchad, la Mauritanie, le Congo, le Niger, la Côte d'Ivoire, le Nigeria, la République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, la Guinée équatoriale, le Sénégal, le Gabon, la Sierra Leone, la Gambie et le Togo. Elle a connu un grand nombre de bouleversements politiques, de coups d'état et d'insurrections terroristes. Économiquement, la zone WACAF est la plus faible de la région AFI même si des pays comme le Nigeria ont une économie forte et d'autres des économies modestes comme le Ghana, le Sénégal, le Cameroun et la Côte d'Ivoire. La pénétration des TIC et l'accès à l'électricité y demeurent encore faibles à modérés.
- IV. La région Afrique orientale et australe compte 24 États, notamment l'Angola, le Botswana, le Burundi, les Comores, Djibouti, l'Érythrée, l'Eswatini, l'Éthiopie, le Kenya, le Lesotho, Madagascar, le Malawi, Maurice, le Mozambique, la Namibie, le Rwanda, les Seychelles, la Somalie, le Soudan du Sud, l'Ouganda, la République-Unie de Tanzanie, la Zambie, le Zimbabwe et les Seychelles. Elle présente des conditions climatiques et écologiques, ainsi que des situations politiques et sociales variées. L'agriculture est la principale activité dans plusieurs États, tandis que d'autres produisent des cultures industrielles et vivrières en grande quantité. La région ESAF est constituée par des États stables et instables, dont un grand nombre fait d'énormes progrès dans le domaine des TIC.
- V. Trois États de l'AFI dans la région EUR/NAT (Algérie, Tunisie et Maroc), et trois autres de la région MID (Égypte, Libye et Soudan), sont appelées AFI-EUR et AFI-MID respectivement dans le présent rapport. Dans plusieurs de ces pays, l'instabilité politique et les conflits internes ont exacerbé les niveaux de pauvreté

en dépit de l'existence de ressources naturelles telles que le pétrole et les produits miniers.

- VI. Avant l'année 2020, la plupart des États africains enregistraient une croissance significative de leur PIB et déployaient de gros efforts pour réduire le chômage, mais la pandémie de COVID-19 et la crise qui s'en est suivie ont fortement augmenté la pauvreté et menacent le capital humain. Au-delà du dérèglement de l'économie, elle risque de réduire à néant les progrès récents en matière de santé et de développement du capital humain si la mise en œuvre rapide et à grande échelle de mesures de prévention et de contrôle efficaces n'est pas poursuivie. Une grande partie de la population africaine étant proche du seuil de pauvreté, le moindre choc économique peut faire basculer de nombreux ménages dans l'indigence. Les incidences de la crise ont été particulièrement ressenties au sein des ménages tributaires de l'auto-emploi et de microentreprises informelles dans les zones urbaines.
- VII. L'année 2020 et la période postérieure ont été marquées par un ralentissement voire une stagnation économique, une forte baisse des exportations consécutive à la perturbation des chaînes de valeur mondiales et à l'effondrement des revenus du tourisme, une faible croissance, une augmentation de la pauvreté et une hausse de la dette publique. La croissance du PIB a été ralentie en raison d'une mobilisation de revenus inférieure au potentiel et de structures budgétaires défavorables, avec des affectations limitées à des secteurs clés tels que la santé et l'éducation.
- VIII. Si les conséquences de la pandémie doivent être mesurées à leur juste valeur, certains chercheurs n'en estiment pas moins que leur acuité sur les économies africaines met à nu la faiblesse et la fragilité des fondamentaux économiques, dans un contexte de corruption endémique, d'incapacité et de mauvaise gestion antérieure à la crise.
- IX. Le développement de la technologie dans la région ESAF a été très inégal mais, dans l'ensemble, bien meilleur que dans la région WACAF. Certes, des efforts considérables ont été déployés par plusieurs pays, notamment le Kenya, le Rwanda et l'Afrique du Sud, pour développer des secteurs de l'information, de la communication et de la technologie (TIC) tels que les télécommunications et la radiodiffusion, les services mobiles/cellulaires, les opérations financières par téléphonie mobile, la couverture par fibre optique, la bande passante Internet internationale, la couverture 3G/4G, les domaines Internet, les services de radiodiffusion et les abonnements (modulation de fréquence), la diffusion des journaux et leur lecture en ligne.
- X. Le Kenya est à l'avant-garde des innovations technologiques et souvent considéré comme la "Silicon Savannah" de l'Afrique, le Rwanda est « un centre d'excellence régional en matière de technologie, notamment dans les TIC », tandis que l'Afrique du Sud représente un pôle régional et une base d'approvisionnement pour les pays voisins. L'industrie sud-africaine des produits et services TIC est en train de pénétrer un marché africain en plein essor.

- XI. La disponibilité de l'énergie reste un défi de taille. En moyenne, l'accès à une électricité fiable demeure faible dans la plupart des pays africains mais certains ont un taux de pénétration élevé, comme l'Égypte (100 %), l'Afrique du Sud et le Ghana (85 %). Le Liberia a l'un des taux d'accès à l'électricité les plus faibles au monde avec seulement 8 % des ménages connectés au réseau national. À Monrovia, moins de 7 % de la population ont régulièrement accès à l'électricité, contre moins de 2 % dans les zones rurales.
- XII. La plupart des États africains ont lancé des politiques nationales en matière de science, de technologie et d'innovation dont l'objectif principal est d'intégrer la science, la technologie, la recherche scientifique et l'innovation dans la réponse aux défis qui les interpellent. À cette fin, les processus d'évaluation des besoins technologiques (EBT) sont en train d'être mis au point pour déterminer les secteurs prioritaires et appliquer des mesures d'atténuation et d'adaptation.
- XIII. L'analyse SWOT vise à relever les facteurs endogènes et exogènes qui ont des incidences directes sur le processus de planification stratégique de chacun des États de l'AFI. Les facteurs **endogènes** peuvent généralement être classés en tant que forces (S) ou faiblesses (W), et les facteurs **exogènes** en tant qu'opportunités (O) ou menaces (T).
- XIV. **Forces:** les forces de l'État ou de la région peuvent être définies comme les ressources et les capacités de l'agence de l'aviation qui peuvent être utilisées ; **faiblesses :** l'absence de certains points forts au sein de l'agence d'aviation peut être considérée comme une faiblesse; **opportunités:** l'analyse de l'environnement externe (national ou mondial) peut révéler de nouvelles opportunités pour l'État/la région (Agence de l'aviation) ; **menaces :** la mutation des facteurs de l'environnement externe (national ou mondial) qui peut être préjudiciable à l'État/la région (Agence de l'aviation) peut être classée sous la rubrique des menaces.
- XV. L'analyse SWOT du rapport s'attache à déterminer les facteurs endogènes et exogènes pertinents qui doivent être renforcés ou atténués pour promouvoir les systèmes nationaux de contrôle de la sécurité. Ces systèmes sont analysés selon les variables suivantes : l'indice de contrôle de la sécurité, l'information sur la sécurité dans les États, la formation à l'aéronautique mondiale et les besoins en personnel.
- XVI. Un résumé de l'analyse SWOT par région est présenté aux paragraphes 32 à 35.

## 2<sup>e</sup> PARTIE

**« Proposition d'une stratégie et d'un plan de mise en œuvre comprenant les ressources nécessaires pour pallier les insuffisances actuelles et répondre aux futures exigences, au moins pour les dix (10) prochaines années (2022-2032) »**

### RÉSUMÉ

- I. Conformément aux 8 facteurs essentiels de l'OACI et aux autres pratiques du secteur, les aspects suivants doivent être pris en considération dans l'adoption d'une politique de formation commune :
  - a. Les fonctions administratives/techniques générales (CE1 à CE5)
  - b. Les fonctions d'agrément, d'autorisation et d'homologation (CE6)
  - c. L'agrément du personnel ou l'évaluation des compétences (CE6)
  - d. Les fonctions de surveillance et de contrôle de la qualité AVSEC (CE7)
  - e. Les fonctions de résolution des problèmes de sécurité (CE8)
- II. L'étude dresse la liste des cours de formation aéronautique mondiale (GAT) et des profils de cours formels du système de formation des inspecteurs (ITS). Il convient de souligner que les profils de formation formelle comprennent plusieurs cours GAT recommandés.
- III. La formation continue ou approfondie peut relever des États mais de manière générale, les inspecteurs doivent suivre deux cours de formation spécialisée ou approfondie tous les trois ans, ainsi que des cours de formation périodiques pour une durée de trois à cinq ans. À titre d'exemple, les inspecteurs des opérations aériennes doivent suivre périodiquement une formation pratique sur simulateur de vol.
- IV. Des cours de formation périodique doivent être organisés pour chaque inspecteur tous les 36 mois ou plus le cas échéant, afin de pérenniser les compétences dans toutes les tâches qui lui sont assignées.
- V. La formation en cours d'emploi doit être effectuée pendant la formation initiale pour chaque tâche qu'un inspecteur sera autorisé à mener sans assistance.
- VI. Les cours formels recommandés pour tous les inspecteurs au cours des dix prochaines années sont présentés au Tableau 1.
- VII. À court et moyen terme, il est nécessaire que certains instructeurs GSI ayant suivi les cours respectifs soient agréés pour enseigner le cours 15212001 - Surveillance et le cours 15209001 - Résolution des problèmes de sécurité.
- VIII. À moyen et long terme, l'OACI doit encourager les organismes de formation (ATO) ou les parties intéressées à mettre au point des versions génériques à l'intention des inspecteurs de la sécurité des gouvernements « GSI - Surveillance des prestataires de services » et « GSI - Résolution des problèmes

de sécurité » en tant que cours, ou à s'appuyer sur les cours formels du BAGASOO (programme suggéré) pour en concevoir d'autres.

- IX. La liste complète des cours formels recommandés par l'OACI (GAT) est présentée au Tableau 2. Certains de ces cours énumérés dans le Tableau 3 peuvent être suivis en format virtuel, notamment :
- a. Les systèmes de gestion de la sécurité
  - b. ICAO GSI Ops – 120 heures
  - c. ICAO GSI Air– 120 heures
  - d. ICAO GSI PEL– 120 heures
  - e. 15209001 Résolution des problèmes de sécurité (RSC) - 40 heures
  - f. 15212001 Surveillance des prestataires de services - 56 heures
- X. Les ATO, en particulier dans la région AFI, doivent être encouragés à préparer des cours sur les techniques de formation en cours d'emploi.
- XI. Chaque État de l'AFI doit être incité à disposer d'au moins un instructeur de formation en cours d'emploi qualifié pour chaque spécialité et dans chaque domaine majeur.
- XII. À court et moyen terme, les États de l'AFI dont le ratio de mise en œuvre (EI) est inférieur à l'objectif de 60 % fixé dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) devraient être ciblés en priorité pour bénéficier d'une aide.
- XIII. Les 5 États sur les 15 que compte l'AFI qui font face à des restrictions opérationnelles concernant l'espace aérien européen mais dont l'EI est supérieur à 60 %, doivent également figurer au nombre des États prioritaires ciblés. À cet égard, il serait peut-être opportun de solliciter la collaboration d'un partenaire européen.
- XIV. Le tableau ci-dessous fait le point du nombre d'inspecteurs GSI agréés en activité de l'OACI dans la région AFI.

<b>RÉPARTITION DES INSTRUCTEURS GSI POUR LA GAT DANS LA REGION AFI</b>					
<b>GSI NAVIGABILITÉ</b>		<b>GSI AGRÉMENT DE PERSONNEL</b>		<b>GSI OPÉRATIONS AÉRIENNES</b>	
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>Total</b>	<b>5</b>
<b>WACAF</b>	<b>5</b>	<b>WACAF</b>	<b>4</b>	<b>WACAF</b>	<b>2</b>
<b>ESAF</b>	<b>3</b>	<b>ESAF</b>	<b>3</b>	<b>ESAF</b>	<b>3</b>

- XV. Les États doivent encourager les personnes qualifiées à postuler pour permettre d'avoir au moins un instructeur aptitude au vol supplémentaire (dans la région ESAF), ainsi que deux instructeurs PEL et deux instructeurs OPS, un pour la région WACAF et un pour la région ESAF.
- XVI. L'OACI mènera des négociations avec les institutions et agences suivantes entre autres, en vue d'obtenir un appui financier pour atteindre les objectifs de ce projet :
- a. FAA/DOT
  - b. AESA
  - c. Gouvernement de Singapour par le biais de « Singapore Academy »

- d. Banque mondiale
- e. FMI
- f. Banque africaine de développement
- g. États membres de l'OACI
- h. Autres agences

## FORMATIONS PRIORITAIRES DE L'AFI

### COURS FORMELS EN SALLE

1. Comme indiqué au paragraphe 10, il s'agit de fournir à l'inspecteur nouvellement recruté une base solide dans sa spécialité ; au moins, des activités relevant des fonctions ci-après doivent être intégrées dans les cours de formation initiale.
  - a. Fonctions administratives/techniques générales
  - b. Fonctions d'agrément, d'autorisation et d'homologation
  - c. Agrément du personnel ou évaluation des compétences
  - d. Fonctions de surveillance et de contrôle de la qualité AVSEC ; et
  - e. Fonctions de résolution des problèmes de sécurité
  
2. Sur la base de l'analyse SWOT, les 21 cours formels suivants **sont recommandés** à court et moyen terme, avec les détails de la répartition au Tableau 1.
  - a. Orientation professionnelle des nouveaux employés (spécifique aux CAA)
  - b. Introduction aux documents d'habilitation
  - c. Introduction à l'enquête
  - d. GSI OPS
  - e. GSI AIR
  - f. GSI PEL
  - g. Approbation de l'organisme de formation par la CAA
  - h. Surveillance des prestataires de services
  - i. Techniques de vérification
  - j. Résolution des problèmes de sécurité (RSC)
  - k. Divers - Enquêtes sur les accidents d'avion
  - l. Principes des facteurs humains
  - m. Gestion de la sécurité (SM EN) : en ligne
  - n. Programme national de sécurité
  - o. Inspecteur ANS ATM
  - p. Inspecteur ANS AIS
  - q. Inspecteur ANS MET
  - r. Inspecteur ANS CNS
  - s. Certification d'aérodrome
  - t. Techniques d'enquête sur les incidents
  - u. Systèmes intégrés de gestion de la sécurité



## FORMATION EN LIGNE OU SUR LE WEB (WBT/CBT)

1. Dans la formation aéronautique mondiale (GAT) plusieurs cours en ligne sont proposés, qui couvrent divers domaines de la sécurité et de la gestion de la sécurité, des aérodromes et des ANS. La liste complète des cours présélectionnés est présentée au Tableau 4.
2. La FAA propose également plusieurs cours WBT/CBT destinés principalement aux inspecteurs de la « Flight Standards Division » (Tableau 5). Certains de ces cours sont obligatoires pour tous les inspecteurs nouvellement recrutés, tandis que d'autres préparent les inspecteurs à des tâches précises. Généralement ces cours ne sont pas ouverts au personnel n'appartenant pas à la FAA, mais dans le cadre d'un accord spécial, les inspecteurs des États membres du BAG ont été autorisés à en suivre plusieurs selon leur spécialité et leurs fonctions.
3. Dans l'immédiat et à moyen terme, **une demande similaire pour des cours spécifiques peut être faite au profit des inspecteurs de la région AFI** dans le cadre des recommandations de la stratégie de cette région. En fin de compte, un accord devra être conclu entre l'OACI ou la CAFAC d'une part, et la FAA/DOT d'autre part, pour mettre en œuvre cette disposition.
4. Les cours en ligne de l'OACI et de la FAA coûtent environ 150 dollars des États-Unis par participant et par cours. **Toutefois, des négociations peuvent être menées pour leur financement dans le cadre de ce programme.**

## FORMATION EN COURS D'EMPLOI

1. Comme indiqué au paragraphe 41, les inspecteurs doivent suivre une formation en cours d'emploi dispensée par un instructeur qualifié pour chaque tâche qu'ils sont autorisés à effectuer sans assistance. Le cours WBT/CBT 27100186 de la FAA donne un aperçu des techniques de formation en cours d'emploi, tandis que le cours FAA 25702 couvre un ensemble plus large de ces techniques. Chaque AAC doit disposer d'au moins un instructeur de formation en cours d'emploi qualifié pour chaque spécialité et dans chaque domaine majeur.
2. À court terme, **l'OACI pourrait négocier avec la FAA pour que des instructeurs GSI qualifiés ayant suivi ce cours soient habilités par cette dernière pour son enseignement.** À long terme, les ATO de l'AFI devrait être encouragés à mettre au point ce cours.

## ÉTATS CIBLES

1. Dans le cadre de la stratégie à brève échéance, il est recommandé que les États suivants dont l'EI est inférieur à l'objectif de 60 % fixé dans le GASP soient ciblés en priorité pour bénéficier d'une aide.

### WACAF

Par ordre de priorité décroissant

<b>Pays</b>	<b>Langue de formation probable</b>
1. République centrafricaine	Français
2. Guinée-Bissau	Portugais
3. Sierra Leone	Anglais
4. Liberia	Anglais
5. Sao Tomé-et-Principe	Portugais
6. Guinée	Français
7. Tchad	Français
8. République démocratique du Congo	Français

### ESAF

Par ordre de priorité décroissant

1. Érythrée	Anglais
2. Lesotho	Anglais
3. Eswatini	Anglais
4. Comores	Français
5. Djibouti	Français
6. Malawi	Anglais
7. Seychelles	Anglais/Français
8. Burundi	Français/Anglais
9. Angola	Portugais
10. Zimbabwe	Anglais

### RASG EUR

Par ordre de priorité décroissant

1. Algérie	Français
2. Tunisie	Français/Anglais

### RASG MID

1. Libye	Anglais/Français
----------	------------------

2. Les différences linguistiques constituent une des difficultés éprouvées par la région AFI. La plupart des cours de base de l'OACI comme le GSI sont en anglais et ne sont pas traduits dans les langues officielles de l'Organisation.

Nombre d'inspecteurs de pays francophones suivent ces cours en anglais, mais il est difficile de savoir si les avantages qu'ils en tirent seraient les mêmes s'ils étaient dispensés en français.

3. Dans le cadre de sa stratégie à moyen et long terme, **l'OACI devrait envisager la traduction des cours GSI au moins en français.**
4. À court terme, un plus grand nombre **d'instructeurs parlant couramment le français et l'anglais devraient être habilités à dispenser les cours GSI.** Ils pourront ainsi fournir des explications supplémentaires aux participants dont la maîtrise de l'anglais est limitée, lorsque cela s'avère nécessaire pendant le cours.
5. Les 5 États sur les 15 que compte l'AFI qui faisaient face à des restrictions opérationnelles concernant l'espace aérien européen au moment où le présent rapport était préparé mais dont l'EI est supérieur à 60 %, doivent également figurer parmi les États prioritaires ciblés que sont la République démocratique du Congo, Djibouti, la Guinée équatoriale, l'Érythrée, le Liberia, la Libye, le Nigeria, l'Angola, le Congo, le Gabon, le Soudan, Sao Tomé-et-Principe, la Sierra Leone, le Zimbabwe et les Comores. Ces 5 États sont :
  1. La Guinée équatoriale
  2. Le Nigeria
  3. Le Congo
  4. Le Gabon
  5. Le Soudan

## AGRÉMENT D'INSTRUCTEURS GSI DE L'OACI

1. Les données du site web de l'OACI pour la formation aéronautique mondiale (GAT) [igat.icao.int/tpems](http://igat.icao.int/tpems) montrent la répartition suivante des instructeurs GSI agréés actuels de la région AFI selon leur pays d'origine.

Tableau 5

RÉPARTITION DES INSTRUCTEURS GSI POUR LA GAT DANS LA RÉGION AFI					
GSI NAVIGABILITÉ		GSI AGRÉMENT DE PERSONNEL		GSI OPÉRATIONS AÉRIENNES	
Ghana	3	Ghana	3	Ghana	1
Kenya	2	Kenya	2	Kenya	2
Afrique du Sud	1	Tanzanie	1	Afrique du Sud	1
Tanzanie	1	Nigeria	1	Nigeria	1
Nigeria	1				
Niger	1				
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>Total</b>	<b>5</b>
<b>WACAF</b>	<b>5</b>	<b>WACAF</b>	<b>4</b>	<b>WACAF</b>	<b>2</b>
<b>ESAF</b>	<b>3</b>	<b>ESAF</b>	<b>3</b>	<b>ESAF</b>	<b>3</b>

2. Actuellement, le recrutement des instructeurs se fait sur une base volontaire sous réserve de la satisfaction des exigences en matière de qualification et d'expérience du GAT. Certains ont suggéré qu'un plus grand nombre d'instructeurs soient certifiés dans plusieurs États, mais le GAT a sa propre politique d'agrément des instructeurs qui doivent répondre à au moins deux critères en plus de la qualification et de l'expérience : la répartition régionale uniforme et la possibilité pour chaque instructeur d'enseigner au moins un cours tous les 18 mois pour rester au diapason.
3. Il serait utile d'avoir l'avis du GAT sur l'augmentation du nombre d'instructeurs dans la région AFI. Comme indiqué au paragraphe 50, quelques instructeurs supplémentaires parlant couramment le français devraient être agréés pour dispenser les cours GSI, éventuellement en binôme avec des instructeurs anglophones plus expérimentés pour les cours où les participants seront majoritairement francophones. **Les États doivent encourager les personnes qualifiées à postuler pour permettre d'avoir au moins un instructeur de navigabilité supplémentaire (dans la région ESAF), ainsi que deux instructeurs PEL et deux instructeurs OPS, un pour la région WACAF et un pour la région ESAF.**

## STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE ET RESSOURCES NÉCESSAIRES

### STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

3. Il est très difficile d'évaluer le coût de la mise en œuvre du plan susmentionné, car il n'est pas aisé d'avoir les données relatives au nombre exact de bénéficiaires et les coûts des cours varient. Sont proposées dans cette partie du rapport des sources et méthodes permettant de réaliser la formation recommandée.
4. Les cours en ligne du GAT et de la FAA coûtent généralement 150 dollars des États-Unis par participant et par cours, **mais une réduction ou une exonération peuvent être négociées pour les besoins de ce programme.**
5. Les cours de formation de l'OACI pour les inspecteurs gouvernementaux de la sécurité (GSI), à savoir la navigabilité (AIR), l'agrément du personnel (PEL) et les opérations (OPS), sont désormais dispensés dans tous les centres de formation des membres du programme TRAINAIR PLUS (TPP). En règle générale, les centres de formation programment les cours et demandent au GAT l'autorisation de les dispenser. Les coûts sont facturés par le GAT et couvrent :
  - a. Les honoraires des instructeurs
  - b. Les frais de voyage des instructeurs le cas échéant
  - c. Les indemnités journalières de subsistance des instructeurs dont l'hébergement
  - d. Les autres frais administratifs de l'OACI
6. Lorsque les instructeurs sont recrutés parmi le personnel du centre de formation ou de la CAA locale, les honoraires sont généralement traités conformément aux conditions de travail applicables au centre de formation ou à la CAA. **Certains centres paient environ 40 % du tarif normal de l'OACI, soit 450 dollars des États-Unis par jour, à leurs propres instructeurs à titre d'incitation.** Lorsque de tels accords n'ont pas été conclus, il est généralement très difficile de trouver des instructeurs locaux intéressés par ces cours de trois semaines.
7. À chaque fois que cela a été possible, **le recours au centre de formation ou au personnel de la CAA locale en tant qu'instructeurs s'est avéré très économique**, en l'absence de frais de déplacement et d'indemnité journalière de subsistance. Toutefois, l'expérience a montré que les instructeurs locaux sont généralement déconcentrés car ils continuent d'effectuer d'autres tâches pour la CAA pendant la période de formation. Il est également possible de réaliser les mêmes économies de coûts en recourant à l'enseignement en format virtuel qui est disponible pour les trois cours GSI.
8. Avec les variations évoquées, les coûts des cours changent selon le centre. Les trois cours GSI durent chacun près de trois semaines et les coûts varient entre 2 300 dollars des États-Unis dans certains centres de formation de l'AFI et environ 5 400 dollars à l'Académie de la FAA.

9. Les coûts des cours FAA15209001 Résolution des problèmes de sécurité (RSC) - 40 heures et FAA 15212001 Surveillance des prestataires de services - 56 heures sont de quelque 1 900 et 1 950 dollars respectivement, et sont disponibles en format virtuel. **Étant donné que ces cours sont actuellement dispensés par des instructeurs de la FAA, il est recommandé de négocier un appui financier direct avec le DOT.**
10. En conséquence, **il est recommandé pour le court terme l'organisation de chacun des 5 cours suivants en format virtuel pour la région AFI :**
  - a. GSI OPS
  - b. GSI AIR
  - c. GSI PEL
  - d. Surveillance
  - e. RSC
11. Sur la base de résultats satisfaisants et du retour d'information, ils peuvent être reconduits autant de fois que nécessaire pour combler les lacunes ou être remplacés par des formats en présentiel.

#### **OPTIONS DE FINANCEMENT**

12. Le financement a toujours été un problème, et il importe de souligner que fondamentalement l'État (le CAA) a la charge du financement de la formation de son personnel technique (les inspecteurs). Par le passé le DOT a, avec « Safe Skies Africa », apporté une contribution de taille au financement de cours de formation comme les trois GSI (OPS, AIR et PEL) en Afrique, par le biais de la FAA.
13. D'autres comme l'AESA ont également financé des formations telles que l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) et les agréments spéciaux, tandis que des États comme Singapour ont offert des bourses à des participants africains pour divers cours à l'Académie de l'aviation dans ce pays.
14. En 2009, l'Agence luxembourgeoise de la sécurité aérienne - ALSA S.A - financée par le gouvernement, a parrainé la formation des inspecteurs de la région AFI en matière d'audit de sécurité opérationnelle.
15. Il est possible qu'il y ait plusieurs autres exemples de cette forme d'accompagnement. Une manière de bénéficier d'un soutien consisterait à présenter une proposition lors d'une rencontre ou d'un atelier spécial des parties prenantes, au cours duquel un appel pourrait être lancé aux agences, organisations, États membres de l'OACI, etc... à cette fin.
16. Il est donc **recommandé d'engager des négociations avec les institutions et agences suivantes entre autres, en vue d'obtenir un appui financier pour atteindre les objectifs de ce projet :**

- a. FAA/DOT
- b. AESA
- c. Gouvernement de Singapour par le biais de « Singapore Academy »
- d. Banque mondiale
- e. FMI
- f. Banque africaine de développement/États membres de l'OACI

## 3e PARTIE

### **« Examen de la capacité actuelle des centres de formation agréés dans le domaine de l'aéronautique à répondre à la demande prévue en matière de renforcement des capacités ».**

#### HISTORIQUE

1. En 2019, l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) a établi un rapport intitulé « Feuille de route pour la formation aéronautique en Afrique » à l'intention de l'OACI. L'Organisation de l'aviation civile internationale a confié à l'AATO en collaboration avec le programme Global Aviation Training (GAT) de l'OACI, la tâche de préparer une feuille de route pour la formation aéronautique sur le continent africain.
2. La feuille de route a été élaborée en vue de fournir des orientations sur le développement de la formation du personnel aéronautique en Afrique afin de répondre aux exigences futures de l'industrie, en conformité avec les objectifs stratégiques de l'OACI et les plans mondiaux et régionaux. L'objectif était d'aider les parties prenantes à préparer et à mettre en œuvre des plans permettant de satisfaire les besoins en ressources humaines tout en offrant une formation de qualité harmonisée et normalisée en Afrique, et de résoudre les problèmes de performance relevés sur la base de l'analyse des insuffisances.
3. Les facteurs de performance pris en considération dans la feuille de route sont : les normes de formation, la conception des programmes, l'accréditation des qualifications, la collaboration et le partage des données. Les résultats mesurables sont : la feuille de route, la liste des ATO agréés, la liste des cours disponibles, la liste des instructeurs et leurs qualifications, les besoins réels de formation, les installations et les infrastructures. La feuille de route précise également le public visé ainsi que les parties prenantes qui seront les consommateurs de l'information, et souligne les risques liés à sa mise en œuvre à la faveur du modèle PESTLE et sur la base de la pertinence locale.
4. La feuille de route contient un plan avec des objectifs à court, moyen et long terme. Pour le court terme, elle met l'accent sur le renforcement des capacités et l'aide aux États dont les niveaux de conformité sont les plus bas, afin de réaliser un taux d'exécution effectif de 60 % et de passer à 90 % pour les États dont le niveau de conformité est actuellement supérieur à 60 %. Pour le moyen terme, l'accent est mis sur le remplacement du personnel vieillissant par un personnel qualifié, le renforcement des capacités pour les nouvelles technologies, l'harmonisation et la normalisation de la formation et la désignation de centres d'excellence dans la formation aéronautique.
5. Une enquête sur les besoins en formation est recommandée pour déterminer les futurs besoins et garantir l'amélioration et le partage permanent des données partout dans le continent.



6. Contrairement à « l'Étude de la feuille de route », le présent projet se limite à la formation des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile. Dans la 2<sup>e</sup> partie, les cours recommandés pour examen immédiat sont résumés au Tableau 1 du paragraphe 42. Dans ce cadre et en s'appuyant sur les données déjà recueillies dans l'étude de la feuille de route, cette partie du projet porte sur la capacité des organismes de formation agréés dans la région AFI.