



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/1)

Libreville, Gabon, 3-7 novembre 2025

Agenda Item 4 - Implementation of safety and air navigation goals, targets and indicators, including priorities set in the Regional Aviation Safety and Air Navigation Plans

4.5 Plans régionaux et nationaux de sécurité aérienne et de navigation aérienne

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

Cette note de travail présente le point sur le Plan régional AFI de sécurité aérienne (AFI-RASP) et du Plan AFI de navigation aérienne (AFI ANP).

La suite à donner est **au paragraphe 3** de cette note.

REFERENCE(S)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Doc 10004, Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) ▪ Doc 10131 – Manuel sur l'élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité aérienne ▪ Plan régional AFI de sécurité aérienne (AFI-RASP édition 2023-2025) ▪ Doc 9750, Plan Mondial de Navigation Aérienne (GANP) ▪ AFI Air Navigation Plan (AFI ANP) ▪ Rapport APIRG/27 & RASG-AFI/10.
<i>Objectifs stratégiques</i>	<i>A – Sécurité, B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne, D – Développement économique du transport aérien, et E – Protection de l'environnement.</i>

1. INTRODUCTION

- 1.1. Conformément au GASP, chaque région et chaque État devrait élaborer un RASP et un Plan national de sécurité aérienne (NASP), respectivement, contenant son orientation stratégique pour la gestion de la sécurité aérienne pour une période déterminée. Le RASP et le NASP mettent l'accent sur l'engagement d'une région ou d'un État en faveur de la sécurité aérienne, respectivement.
- 1.2. Le Plan régional AFI de sécurité aérienne (AFI-RASP édition 2023 – 2025) a été approuvé par la neuvième réunion du Groupe régional de la sécurité de l'aviation pour la région AFI (RASG-AFI/9). Il comprend les six objectifs et les cinq catégories mondiales d'événements à haut risque (G-HRC), en plus des objectifs et des catégories d'événements à haut risque qui sont propres à la région en tant que catégories régionales à haut risque (R-HRC). La vision de l'AFI-RASP est d'atteindre et de maintenir l'objectif de sécurité ambitieux de zéro décès dans les opérations commerciales d'ici 2030 et au-delà, ce qui est conforme à l'Agenda du développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies.
- 1.3. La 202e session du Conseil de l'OACI, a décidée le 18 juin 2014, par sa *décision C-DEC 2024/4*, que les Plans régionaux de navigation aérienne (ANP) devraient être publiés en trois volumes. Le volume I du plan de navigation aérienne de la région AFI (AFI ANP) a été approuvé par le

président du Conseil le 19 août 2016, y compris la procédure d'amendement des trois volumes. Les volumes II et III de l'AFI ANP ont été approuvés respectivement par la 22ème et la 26ème réunion du Groupe régional de planification et de mise en œuvre de l'AFI (APIRG).

2. DISCUSSION

Plan Régional AFI de Sécurité Aérienne (AFI-RASP)

2.1. La première édition du Plan régional de sécurité aérienne pour l'Afrique et l'océan Indien (édition 2023-2025 de l'AFI-RASP) a été produite par l'Équipe de soutien à la sécurité des questions de sécurité opérationnelle (OSI-SST) du Groupe régional de la sécurité aérienne pour l'Afrique et l'océan Indien (RASG-AFI) et enregistrée auprès de la communauté en ligne en novembre 2023. Cette édition a été alignée sur l'édition 2023-2025 du GASP.

2.2. Le Plan vise à améliorer continuellement les performances et la résilience en matière de sécurité aérienne régionale en fournissant un cadre de collaboration pour les États et l'industrie. Ceci est soutenu par une série d'objectifs :

L'objectif 1 est de parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle.

L'objectif 2 appelle tous les États à renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité.

L'objectif 3 appelle à la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité efficaces.

L'objectif 4 appelle les États à renforcer la collaboration au niveau régional pour améliorer la sécurité.

L'objectif 5 vise à étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité.

L'objectif 6 met l'accent sur l'infrastructure appropriée nécessaire pour assurer la sécurité des opérations.

2.3. Des initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) ont été identifiées et mises en correspondance avec chaque objectif établi dans la stratégie de sécurité régionale, y compris leurs mesures respectives pour régler les problèmes organisationnels, les risques opérationnels régionaux et les risques émergents.

2.4. Deux ateliers AFI RASP/NASP ont eu lieu à Nairobi (Kenya) ; et Banjul, Gambie, en septembre 2024, auxquels ont participé plus de 80 participants des États, de l'industrie, des organisations régionales et internationales. Les ateliers ont porté sur les différentes parties de l'AFI-RASP, les objectifs, les cibles, les risques pour la sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les catégories régionales d'événements à risque élevé (R-HRC).

2.5. La plupart des États se sont félicités de l'atelier et ont plaidé en faveur de sa tenue annuelle. Après les ateliers de 2024, quatre nouveaux États (Botswana, Tchad, Sénégal et Tanzanie) ont pu élaborer, publier et enregistrer leurs NASP auprès de la communauté en ligne des NASP de l'OACI ; et un État (Cabo Verde) a été en mesure de réviser son NASP pour l'aligner sur l'édition 2023-2025 de l'AFI-RASP. Plusieurs autres États en sont à différents stades de l'élaboration ou de la révision de leurs PNSA, avec l'appui des bureaux régionaux.

2.6. Au 30 septembre 2025, huit États WACAF (Bénin, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Ghana, Sénégal, Sierra Leone et Togo, Tchad) et sept États ESAF (Botswana, Éthiopie, Kenya, Namibie, Rwanda, Tanzanie et Ouganda) avaient élaboré leurs NASP et les avaient enregistrés auprès de la communauté en ligne des NASP de l'OACI.

2.7. Les bureaux régionaux de l'OACI ont continué d'appuyer les États dans l'élaboration de leurs NASP par le biais de l'assistance technique du SSP. En outre, des iPACK NASP ont été déployés au Botswana, au Gabon et en Zambie. L'état d'avancement de la mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) identifiées dans le Plan régional de sécurité aérienne (AFI-RASP) est présenté à l' **annexe A** de la présente note de travail.

- 2.8. Le nouveau Sous-Groupe de la gestion et de la supervision de la sécurité (SMO/SG) de l'AASPG a identifié six projets proposés, parmi lesquels la « Révision de l'AFI-RASP et l'assistance aux États pour l'élaboration/révision de leurs NASP ». Le SMO/SG est en train de mettre en place une équipe de projet chargée de l'examen de l'édition 2023-2025 de l'AFI-RASP, dans le but de l'aligner sur l'édition 2026-2028 du GASP.

Plan Regional AFI de Navigation Aérienne (AFI ANP)

Volume I and Volume II

- 2.3 La vingt-septième réunion du Groupe régional AFI de la planification et de la mise en œuvre (APIRG/27) avait noté que peu d'États avaient soumis des contributions aux bureaux régionaux de l'OACI pour la mise à jour des volumes I et II de l'AFI ANP; et avait encouragé les États à examiner régulièrement le contenu de l'ANP et à demander des amendements si nécessaire, afin d'assurer la cohérence et l'exactitude des données.
- 2.4 Sur la base des contributions reçues des États, les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont consolidé les propositions d'amendement (PfA) aux volumes I et II de l'ANP, qui sont en cours d'amendement en coordination avec les États concernés.

Volume III et mise en œuvre des ASBU

- 2.5 Le volume III de l'AFI ANP se focalise sur la planification, la mise en œuvre et le suivi des éléments ASBU dans la région AFI. La réunion se souviendra que, dans le but de faciliter la collecte de données et le suivi de la planification et de la mise en œuvre des éléments ASBU identifiés comme applicables dans la région, l'outil ASBU de la plateforme AANDD a été mis au point, conformément à la *Conclusion 25/11 d'APIRG/25*, et approuvé, par la *Conclusion 27/16 d'APIRG/27*, à l'intention des États pour rendre compte de manière cohérente de leur planification et mise en œuvre des éléments ASBU.
- 2.6 La deuxième édition du rapport sur la navigation aérienne de la région AFI donne un aperçu des progrès réalisés dans la mise en œuvre des éléments ASBU en décembre 2023. La mise en œuvre globale des ASBU dans la région AFI s'élève à 42 %, dont 25 % pour les éléments d'information, 52 % pour les éléments opérationnels et 50 % pour les éléments technologiques.
- 2.7 Ces chiffres peuvent ne pas refléter l'état réel de la mise en œuvre de tous les éléments ASBU applicables dans la région AFI en raison du manque ou de l'insuffisance des données des États sur la mise en œuvre des ASBU. La réunion pourrait encourager les États à prendre les mesures nécessaires, par l'intermédiaire de leurs comités nationaux demandés par la conclusion 27/17 d'APIRG/27, pour rendre compte régulièrement sur la planification et la mise en œuvre des éléments ASBU. À cet égard, les bureaux régionaux pourraient être exhortés d'assister les États à mettre en place leurs comités nationaux.
- 2.8 L'état d'avancement de la mise en œuvre du Plan régional AFI de navigation aérienne et l'état détaillé de la mise en œuvre des ASBU par les États tel que présenté dans le volume III actuel de l'ANP, sont fournis dans **les annexes B et C** de la présente note de travail, respectivement.

Plans nationaux de navigation aérienne

- 2.9 L'élaboration par les États, en coordination avec les parties prenantes concernées, de plans de navigation aérienne alignés sur les plans régional et mondial est cruciale pour réaliser la vision commune élaborée dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Ces plans de navigation aérienne devraient servir de documents de référence pour les investissements dans les infrastructures de navigation aérienne au sein des États. Bien que des efforts aient été faits pour élaborer des plans nationaux ASBU, il serait essentiel que les États incluent la planification des ASBU dans leurs plans nationaux de navigation aérienne, conformément au quatrième niveau de la structure du GANP, plutôt que des plans nationaux ASBU isolés.

- 2.10 Un modèle spécifique devrait être fourni dans le cadre du portail en ligne du GANP pour guider les États dans l'élaboration de leurs Plans nationaux de navigation aérienne. Cependant, un tel modèle n'est pas encore disponible. Des orientations appropriées au niveau régional sont donc essentielles pour aider les États à élaborer les plans de manière cohérente, en attendant le cadre mondial. À cet effet, la réunion pourrait charger le sous-groupe de l'exploitation de l'espace aérien et des aérodromes (AAO/SG) et le sous-groupe de la gestion de l'infrastructure et de l'information (IIM/SG) de constituer une équipe de projet chargée d'élaborer un modèle pour aider à l'élaboration de plans nationaux de navigation aérienne dans la région AFI.

3 SUITE A DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note de l'information contenue dans cette note de travail;
- b) Reconnaître les progrès accomplis dans le suivi de la mise en œuvre des ASBU ; et
- c) Fournir des orientations supplémentaires au besoin.

-- Fin --