



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

Point de l'ordre du jour : Coordination des activités de l'AASPG

3.4 Le point sur les Objectifs de sécurité d'Abuja et l'intégration des objectifs des Services de navigation aérienne

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC))

RÉSUMÉ

La présente note de travail fait le point sur les Objectifs de sécurité d'Abuja (AST) révisés et approuvés en décembre 2024 par le Comité technique spécialisé (STC) de la Commission de l'Union africaine sur le transport, les infrastructures transcontinentales et inter-régionales, l'énergie et le tourisme (STC-TTIE). Elle décrit les progrès réalisés dans le processus d'alignement des Objectifs de sécurité d'Abuja sur les Plans mondiaux et régionaux de sécurité et de navigation aérienne de l'OACI, la méthodologie de mise en œuvre structurée adoptée, ainsi que les mécanismes de suivi et de responsabilité. Le projet de Plan d'action pour les Objectifs de sécurité d'Abuja (2025–2030) est actuellement en cours d'élaboration afin de fournir aux États des orientations supplémentaires pour la mise en œuvre des Objectifs de sécurité d'Abuja.

Suite à donner :

L'assemblée est invitée à :-

- prendre note des progrès réalisés dans la révision et la validation des Objectifs de sécurité d'Abuja ;
- exhorter les États membres à intégrer les AST révisés dans leurs plans nationaux pour la sécurité de l'aviation respectifs ;
- encourager les États membres à mettre en place les plans d'action correspondants, à communiquer régulièrement à la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) l'état d'avancement de la mise en œuvre, et à participer activement aux initiatives régionales de suivi ; et
- soutenir les efforts continus de la CAFAC pour mobiliser des ressources afin de faciliter la mise en œuvre des Objectifs de sécurité d'Abuja et de mettre en place un mécanisme complet de suivi et de reporting en collaboration avec l'OACI et l'Union africaine.

Objectifs stratégiques :	Cette note de travail porte sur la sécurité ainsi que la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne
Références :	Objectifs de sécurité d'Abuja révisés – Avril 2024

	Rapport 2023 d'analyse d'écart en matière d'infrastructures aéronautiques Doc. 2063, <i>Agenda 2063: The Africa We Want</i> , Union africaine, 2015. Doc. OACI 10004 - GASP Doc. OACI 9750 - GANP
--	--

1. INTRODUCTION

1.1 Les Objectifs de sécurité d'Abuja révisés sont à présent au nombre de 15 objectifs mesurables structurés autour des six objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ils englobent plusieurs éléments essentiels : réduction des accidents, renforcement des Systèmes nationaux de supervision de la sécurité, mise en œuvre complète des Programmes nationaux de sécurité (SSP) et des Systèmes de gestion de la sécurité (SMS), certification des aérodromes, mécanismes efficaces d'enquête sur les accidents, et intégration des objectifs de performance des Services de navigation aérienne.

1.2 La CAFAC, en sa qualité d'Agence spécialisée de l'Union africaine pour l'aviation civile et d'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro, a été chargée par l'UA de coordonner la mise en œuvre des Objectifs de sécurité d'Abuja, surveiller l'état d'avancement à l'aide d'outils de suivi régionaux, et produire des rapports à l'intention de l'OACI et de l'UA.

2. ANALYSE

2.1 La révision et l'alignement des Objectifs de sécurité d'Abuja ont été réalisés à travers toute une série de consultations techniques :

- a) Sessions des Groupes d'experts ;
- b) Atelier de validation organisé du 23 au 25 janvier 2024 au siège de la CAFAC ; et
- c) Atelier de validation des parties prenantes, organisé en virtuel le 28 mars 2024.

2.2 Les Objectifs de sécurité d'Abuja révisés sont à présent plus simples, mesurables et alignés sur les six objectifs du Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) de l'OACI et les indicateurs de performance décrits dans les plans régionaux tels que l'AFI-RASP (2023–2025). Les Objectifs révisés ont été :

- a) présentés et approuvés lors de la 35^e session plénière de la CAFAC, qui s'est tenue les 26 et 27 novembre 2024 ; et
- b) adoptés par les ministres lors de la 3^e session extraordinaire du STC-TIITE de l'UA, qui s'est tenue du 3 au 5 décembre 2024.

2.3 La CAFAC a lancé l'initiative visant à développer un Plan d'action continental et un mécanisme de suivi afin de soutenir la mise en œuvre et d'évaluer les progrès réalisés au sein des États membres. Les États membres sont tenus de :

- a) mettre en place des plans d'action nationaux pour les objectifs de sécurité d'Abuja ;
- b) communiquer régulièrement à la CAFAC l'état de la mise en œuvre et les défis rencontrés ; et

- c) participer à des initiatives de partage de données et de renforcement des capacités en coordination avec l'OACI et d'autres partenaires.

2.4 La mise en œuvre, y compris les défis rencontrés par les États, fera l'objet de rapports périodiques au STC-TIITE de l'UA par l'intermédiaire de la CAFAC.

INTÉGRATION DES OBJECTIFS DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANS)

2.5 Une avancée majeure dans le cadre révisé est l'intégration des objectifs des Services de navigation aérienne (ANS) aux Objectifs de sécurité d'Abuja. Cela répond à la nécessité d'une approche équilibrée qui tient compte à la fois des risques liés à la sécurité de l'aviation et de l'efficacité des services de navigation aérienne, comme le préconisent les résultats des réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8 et les recommandations du Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur le transport, les infrastructures transcontinentales et inter-régionales, l'énergie et le tourisme (STC-TIIE).

2.6 Les objectifs ANS sont alignés sur les Plans régionaux pour la sécurité et de navigation aérienne GASP, GANP et AFI/MID/EUR-NAT, qui couvrent des domaines variés :

- a) Certification des aérodromes et programmes de sécurité opérationnelle ;
- b) Mise en œuvre de la Navigation basée sur les performances (PBN) ;
- c) Optimisation de l'espace aérien et développement de la Gestion des flux de trafic aérien (ATFM) ; et
- d) Interopérabilité ATS transparente et améliorations au niveau régional des services CNS, AIM et MET.

2.7 Dans ce contexte, le rapport 2023 d'analyse d'écart en matière d'infrastructures aéronautiques et les résultats de la troisième réunion du Groupe de travail technique (TWG) qui s'est tenue à Mombasa, au Kenya, du 9 au 12 septembre 2025, sont étroitement alignés sur les Objectifs de sécurité d'Abuja. Le Groupe de travail technique a examiné les carences en matière d'infrastructures identifiées dans les pays africains et a commencé à mettre en place des projets bancables visant à combler ces écarts. Ces projets contribuent directement à la réalisation des Objectifs de sécurité d'Abuja liés aux Services de navigation aérienne (ANS) en renforçant les systèmes CNS/ATM, AIM, MET et les systèmes d'aérodrome, améliorant ainsi la sécurité, la capacité et l'efficacité globales de la navigation aérienne sur tout le continent.

SUIVI, REPORTING ET RESPONSABILITÉ

2.8 La CAFAC, avec le soutien des différents groupes de travail, met en place un cadre de suivi et de reporting afin d'aider les États et les entités régionales à suivre les états d'avancement. Le cadre comprendra les éléments suivants :

- a) Tableau de bord de suivi des Objectifs de sécurité d'Abuja (AST) permettant aux États d'évaluer en temps réel l'état d'avancement des travaux et de générer automatiquement des rapports régionaux ;
- b) Harmonisation avec les systèmes de production de rapports de l'OACI, notamment le GASP, le GANP et le Rapport annuel sur la sécurité du Groupe régional Afrique-océan Indien de sécurité de l'aviation civile (RASG-AFI) ;

- c) Mécanisme de responsabilité entre pairs soutenu à travers les missions AFI-CIS, les examens régionaux et une assistance technique ciblée.
- 2.9 Ce cadre garantit un état d'avancement de la mise en œuvre transparent et mesurable, et favorise une certaine culture de la transparence et de la responsabilité au sein des États.

CONCLUSION

- 2.10 Les Objectifs de sécurité d'Abuja révisés constituent une feuille de route continentale unifiée pour l'amélioration de la sécurité et de la navigation aérienne. En intégrant les objectifs de supervision de la sécurité aux objectifs de performance ANS, les Objectifs de sécurité d'Abuja fournissent au continent africain une feuille de route structurée et mesurable pour atteindre les objectifs mondiaux de l'OACI et relever les défis régionaux en matière de sécurité.
- 2.11 Le lien étroit entre les Objectifs de sécurité d'Abuja et l'initiative d'Analyse des écarts en matière d'infrastructures aéronautiques témoigne de l'approche coordonnée adoptée par l'Afrique pour apporter une solution à la fois à la supervision de la sécurité et à la modernisation des infrastructures. Grâce à cette harmonisation, le continent trace une voie unifiée vers des services de navigation aérienne sûrs, transparents et interopérables, à l'appui des objectifs de développement de l'aviation de l'Union africaine.

— FIN —