ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PREMIÈRE RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR DES PLANS AFI

(VICTORIA FALLS, ZIMBABWE, 28 - 29 MAI 2025)

Point 3 de l'ordre du jour : Examen et approbation du document-cadre et des activités/projets du Plan AFI SECFAL pour la période 2024-2030

(Note présentée par le secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	
La présente note de travail donne un aperçu du document-cadre révisé du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL), ainsi que les objectifs, les priorités et les résultats escomptés pendant la période de prorogation du mandat du Plan qui va de janvier 2024 à décembre 2030. La suite à donner par la réunion est proposée au **paragraphe 4.**	
Objectifs stratégiques connexes	**C - Sûreté de l'aviation et facilitation**

1 INTRODUCTION

1.1 Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) a été unanimement soutenu par les États et approuvé ultérieurement lors de la vingt-quatrième session plénière extraordinaire de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) tenue du 1er au 4 juillet 2024 à Dakar (Sénégal). À sa 203e session, le Conseil de l'OACI a approuvé le Plan AFI SECFAL en tant que programme de l'OACI et la première réunion du Comité directeur du Plan s'est tenue à Maputo (Mozambique) en 2015.

1.2 À sa 226e session, le Conseil de l'OACI a approuvé la prorogation du mandat du Plan AFI SECFAL de 2024 à 2030 conformément à la Feuille de route du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde et ses révisions ultérieures. La prorogation du mandat a été par la suite approuvée par la 41e session en 2022 de l'Assemblée de l'OACI, résolutions A41-17 et 18.

1.3 L'objectif global du Plan AFI SECFAL de renforcer de manière durable la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique. Par ailleurs, le Plan vise à coordonner toutes les initiatives de renforcement des capacités et d'assistance technique dans le domaine de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et de la facilitation (FAL) entreprises par l'OACI, les États, les organisations régionales et internationales, et les organisations gouvernementales et non gouvernementales, tout en veillant à leur alignement sur les politiques de l'OACI, afin de contribuer à la réalisation de l'objectif global.

2. ANALYSE

2.1 Depuis sa création en 2015 à Maputo (Mozambique) et malgré les nombreuses difficultés rencontrées, le Plan a enregistré d'importants progrès sous la houlette du Comité directeur avec l'appui du secrétariat. Voici quelques-unes des grandes étapes franchies par le Plan jusqu'à la treizième réunion du Comité directeur :

a) Les phases à court et moyen termes du Plan se sont achevées le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2020, respectivement, et la phase à long terme (2021 à 2023) s'est achevée le 31 décembre 2023. Les cibles des activités prévues et les résultats escomptés ont été largement atteints pour chaque phase, malgré quelques difficultés. Parmi les principaux écueils rencontrés, on peut citer l'éclatement de la pandémie de Covid-19 au début de l'année 2020. Ces réalisations constituent une bonne base pour la mise en œuvre du mandat prorogé (2024-2030).

b) Des progrès constants dans l'amélioration du taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) sous l'impulsion de l'objectif ambitieux du GASeP fixé à 90 % des États de la région AFI atteignant un taux d'EI de 80 % en 2023. Le taux d'EI moyen de la région AFI est passé de 53,06 % en 2015 (année de création du Plan) à 64,59 % au 31 décembre 2023.

c) Le Plan a enregistré une collaboration et une sensibilisation renforcées entre les organisations internationales et les organisations régionales, notamment la Commission de l'Union africaine (CUA), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) des Nations Unies, Interpol, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Union européenne (UE), réduisant ainsi les doubles emplois qui constituent l'un des principaux objectifs du Plan.

d) En 2019, le programme de travail du Plan AFI SECFAL, la Déclaration et les Cibles de Windhoek et la Feuille de route de l'Afrique et du Moyen-Orient pour la sûreté de l'aviation ont été harmonisés avec le GASeP .

e) La Déclaration et les Cibles de Windhoek pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique dont le but est de renforcer l'engagement politique en vue d'améliorer la conformité aux SARP pertinentes de l'OACI ont été révisées et approuvées par la CUA en mai 2021.

f) Engagement politique ferme, renforcement des capacités des experts techniques, amélioration du taux d'EI des EC des systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation, et amélioration de la conformité aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, grâce à l'harmonisation des procédures, le partage des ressources et des informations, et l'adoption des meilleures pratiques.

g) Le Groupe régional AFI de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFALG-AFI), à travers la CAFAC, a continué à rendre compte de ses activités au Comité directeur, et réalise des missions d'assistance dans les États AFI.

h) Grâce au soutien du Secrétariat de l'OACI, le Président du Comité directeur a régulièrement rendu compte au Conseil de l'OACI et aux 40e et 41e sessions de l'Assemblée.

i) Quatre groupes de projets prioritaires spécifiques aux États ont été créés et mis en œuvre en fonction des besoins des États approuvés par le Comité directeur en accordant la priorité à la résolution des SSeC existantes, à la prévention de nouvelles SSeC, à l'appui aux États dont les taux d'EI sont faibles, ainsi qu'à l'assistance fondée sur les risques.

j) Renforcement des compétences des professionnels de la sûreté de l'aviation et de la facilitation à travers la formation et l'accompagnement professionnel en collaboration avec le Siège de l'OACI, la CAFAC, les États et les partenaires.

k) Un programme de collaboration AFI-CES fonctionnel sous la houlette de la CAFAC a été créé en tant que répertoire d'experts disponibles pour soutenir la mise en œuvre des activités du programme de travail du Plan AFI SECFAL.

l) Mise en place d'une approche de coordination et de liaison continues avec la CUA et les États AFI pour la mise au point du passeport électronique africain et l'atteinte de l'objectif de la libre circulation des personnes dans la cadre de l'Agenda 2063 de la CUA.

m) Sensibilisation renforcée afin de promouvoir la conformité aux dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation*, de l'OACI avec un accent sur l'organisation des cours de formation en facilitation et sur la Startégie TRIP de l'OACI. Ce qui a soutenu le développement des programmes de RPCV et de PNR, et encouragé une hausse de l'adhésion au Répertoire des clés publiques (RCP) de l'OACI dont le nombre d'États AFI adhérents est passé de trois (3) en 2015 à 19 en juin 2024.

2.2 L'analyse des conclusions du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI et des résultats des missions d'assistance technique des bureaux régionaux de l'OACI, les évaluations des besoins et d'autres sources d'information sur les performances des États de la région AFI indiquent que la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la région continuent à être caractérisée par des difficultés persistantes et systémiques de mise en œuvre. Ces écueils concernent les cadres réglementaires, les systèmes de supervision, les critères de sélection et de formation du personnel, la fourniture d'éléments indicatifs, les méthodologies appropriées d'évaluation des risques, les procédures au niveau des aéroports, la cybersécurité et la mise en œuvre des mesures de contrôle d'accès côté piste et les contrôles aux frontières.

2.3 Les autres écueils comprennent les insuffisances des législations et des politiques nationales (législation de base et règlements d'exploitation) , renforcement des capacités des inspecteurs nationaux de la sûreté de l'aviation, sous-développement des infrastructures de sûreté de l'aviation et des ressources d'appui, insuffisance des financements ou du niveau de priorité accordée aux ressources consacrées à l'aviation, et pénurie de personnel suffisamment formé. En particulier, au 31 décembre 2023, l'analyse des audits de l'USAP-CMA indique que 47 des 54 États membres de l'OACI de la région AFI, n'ont pas reçu un ou plusieurs audits de l'USAP-CMA. Les audits de l'USAP-CMA ont identifié plusieurs aspects concernant les systèmes de supervision de la sûreté sur lesquels les États de la région AFI continuent à faire face à des écueils, notamment les défaillances qui posent des risques immédiats à la sûreté de l'aviation civile.

2.4 S'agissant des aspects liés aux contrôles frontaliers en aviation, l'Afrique demeure confrontée aux problèmes de facilitation qui ont un impact négatif sur l'efficacité de l'intégrité des frontières et la qualité des services aériens. En outre, tous les États de la région n'ont pas élaboré des programmes nationaux de facilitation du transport aérien et mis en place des comités de facilitation d'aéroport (PNFTA/CFA), et très peu d'États ont introduit les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les systèmes de dossier passage (PNR) conformément aux dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation,* et aux résolutions 2178 (2014), 2309 (2016) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité de l'ONU sur le contrôle aux frontières.

3. PROPOSITIONS DE MESURES À PRENDRE (2024 - 2030)

3.1 Compte tenu des écueils persistants et systémiques auxquels les États de la région continuent à faire face et des étapes franchies par le Plan entre 2015 et 2023, le document-cadre du Plan et ses activités ont été révisés afin prendre en compte les sept ans de prorogation du mandat (2024-2030) approuvée par le Conseil de l'OACI et l'Assemblée de l'OACI. Le document-cadre révisé est joint à la présente note de travail comme **Pièce jointe A**,

3.2 La mise en œuvre du Plan pendant la période de prorogation de son mandat (2024-2030) sera exécutée en deux phases. La Phase 1 qui dure quatre ans (2024-2027) sera axée sur la mise en œuvre des projets spécifiques aux États sur la base des besoins individuels prioritaires des États, afin de résoudre les lacunes persistantes. Par ailleurs, un accent particulier sera mis sur la prévention et la résolution des

préoccupations significatives de sûreté (SSeC) et la mise en œuvre en temps voulu des plans de mesures correctives (CAP) de l'USAP-CMA.

3.3 La Phase 2 du Plan qui couvre une période de trois ans (2028-2030) se penchera sur les questions clés qui seront identifiées comme persistantes à la fin de la Phase 1, et d'autres menaces émergentes. Les progrès dans la mise en œuvre satisfaisante des activités seront suivis pendant toutes les deux phases.

3.4 La priorité sera accordée au renforcement des capacités afin de répondre aux besoins spécifiques des États et aux risques connexes en fonction des ressources disponibles et de la capacité de l'État ciblé à absorber l'assistance fournie. La priorité sera accordée aux États confrontés à de graves lacunes et faisant preuve d'engagement à améliorer leur situation, avec un accent particulier sur les causes profondes. La détermination des priorités passera, notamment, par une évaluation du niveau des risques, des menaces et des contraintes de ressources.

3.5 Les résultats escomptés des activités de chaque phase ont été définis dans l'**Appendice B** du programme de travail joint à la présente note de travail en tant que **Pièce jointe A**. À terme, les objectifs du programme seront notamment de répondre aux priorités du GASeP et aux exigences de l'Annexe 17, de réaliser les Cibles de Windhoek et d'autres cibles régionales adoptées et révisées périodiquement, et prévenir les actes d'interférence illicite contre l'aviation civile tout en facilitant la circulation efficace des personnes et des biens.

4. SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ DIRECTEUR

4.1 Le Comité directeur est invité à :

a) prendre acte des informations fournies dans la présente note de travail ;

b) examiner et adopter le document-cadre révisé du Plan AFI SECFAL ;

c) formuler les orientations supplémentaires appropriées.