



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE

PLAN RÉGIONAL COMPREHENSIF DE MISE EN ŒUVRE POUR LA SÛRETÉ ET LA FACILITATION DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL)

RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR DES PLANS AFI
(VICTORIA FALLS, ZIMBABWE, 28 AU 29 MAI 2025)

Point 4 de l'ordre du jour: Rapport sur la 12e réunion du RASFALG-AFI et état d'avancement de la mise en œuvre des Objectifs de Windhoek

(Présenté par la Commission Africaine de l'Aviation Civile)

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La présente note de travail présente les résultats consolidés de la douzième réunion du Groupe régional pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique et dans l'Océan Indien (RASFALG-AFI/12) et donne un aperçu de l'état d'avancement du Schéma de Coopération des Experts AFI (AFI-CES). L'un des principaux points abordés fut la proposition de révision de la Déclaration et des Objectifs de Windhoek, à la suite de l'adoption de la deuxième édition du Plan mondial de sûreté de l'aviation (GASep) de l'OACI (2024). Le document propose également une évaluation critique de l'état actuel de mise en œuvre des Objectifs de Windhoek, mettant en évidence les défis persistants tels que la présence continue de préoccupations significatives en matière de sûreté (SSeCs) et la mise en œuvre limitée et fragmentée de certaines normes clés de l'OACI, notamment celles relatives aux systèmes de Données Anticipées sur les Passagers (API) et des Dossiers Passagers (PNR).

Le Comité directeur est invité à examiner les recommandations proposées au **Paragraphe 8**.

1. INTRODUCTION

1.1 La douzième réunion du RASFALG-AFI a été convoquée conformément à son mandat et a servi de forum technique pour soutenir le Comité directeur du Plan AFI SECFAL. Elle a rassemblé les États membres et les parties prenantes régionales afin d'évaluer l'état des initiatives clés en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation et de définir les priorités pour la poursuite de leur mise en œuvre sur le continent.

2. DISCUSSION

2.1 La réunion a été officiellement ouverte par le Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF) et par la Secrétaire générale de la CAFAC. Dans leurs discours d'ouverture, ils ont souligné le rôle stratégique du RASFALG-AFI dans le traitement des défis régionaux en matière de sûreté et de facilitation, et l'importance de renforcer la coopération entre les États, les partenaires internationaux/régionaux et les parties prenantes concernées. Un segment interactif a été introduit, permettant la présentation de notes de travail et de communications techniques par les entités participantes alignées sur le Plan AFI SECFAL et le GASep.

2.2 La réunion a réuni 76 participants représentant 23 États de la région AFI, trois Centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC), ainsi que plusieurs organisations régionales et internationales.

2.3 Suite à l'adoption de l'ordre du jour, la Côte d'Ivoire a été élue présidente et le Kenya confirmé en tant que rapporteur pour le mandat 2025–2026.

2.4 Des mises à jour ont été présentées par la CAFAC et l'OACI concernant la mise en œuvre des recommandations issues de la dernière réunion du RASFALG-AFI, ainsi que sur l'état d'avancement du Plan AFI SECFAL. Les discussions ont porté sur la fourniture continue d'assistance technique, en particulier aux États confrontés à des SSeCs ou présentant de faibles niveaux de mise en œuvre effective. La CAFAC a présenté son programme de travail 2025, mettant l'accent sur l'assistance technique, le renforcement des capacités et le suivi de la mise en œuvre. L'OACI a informé la réunion des résultats de la 13^e réunion du Comité directeur, notamment la prolongation du Plan jusqu'en 2030 et la création d'un comité ad hoc chargé de guider la gouvernance future et les priorités du programme.

2.5 La réunion a reconnu les effets positifs des initiatives et partenariats régionaux, en particulier l'utilisation du Schéma AFI-CES, et a encouragé la poursuite de l'engagement et de la mobilisation de ressources. Des présentations ont été faites par des États membres et des organisations régionales sur les développements récents. L'Eswatini a partagé les résultats d'une mission d'assistance conduite par la CAFAC. Le Kenya a présenté son initiative de mise en place d'un Guichet Unique de Données Passagers conforme à l'Annexe 9 de l'OACI. L'ERNAM (Sénégal) a fait état de son rôle dans le renforcement des capacités pour faire face aux menaces émergentes. L'AFSAC (Tunisie) a mis en lumière ses efforts en matière de formation AVSEC dans le cadre de la mise en œuvre du GASEP. La CASSOA (Communauté de l'Afrique de l'Est) a présenté ses missions techniques conjointes avec l'OACI-ESAF pour améliorer la supervision et combler les lacunes dans la région EAC.

3. Activités d'assistance technique du programme AFI-CES : État des lieux et perspectives stratégiques dans le cadre du projet de la BAD

3.1 La CAFAC poursuit la mise en œuvre des activités d'assistance technique dans le cadre du programme AFI-CES, avec le soutien continu de la Banque africaine de développement (BAD). Cette initiative vise à renforcer les systèmes de supervision réglementaire des États, en mettant particulièrement l'accent sur la réduction des lacunes dans la mise en œuvre effective (EI) des normes et pratiques recommandées (SARPs) en matière de sûreté de l'aviation, notamment dans des domaines clés tels que l'EC5 (certification du personnel de sûreté de l'aviation) et l'EC6 (mise en œuvre des fonctions de contrôle qualité).

3.2 À la date de ce document de travail, 14 États membres ont bénéficié de missions d'assistance technique sur mesure, et 7 autres activités sont prévues pour le deuxième trimestre de l'année 2025. Ces efforts s'inscrivent dans le mandat de la CAFAC visant à promouvoir la conformité totale aux dispositions de l'OACI et à atteindre les objectifs du Plan AFI SECFAL.

3.3 Toutefois, la portée actuelle du projet se limite aux États participant au Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA), ce qui crée un écart important dans la couverture de l'assistance. Plusieurs États non membres du MUTAA — bien qu'affrontant de sérieux défis en matière de sûreté, y compris des préoccupations de sûreté significatives non résolues (SSeCs) — demeurent en dehors du champ d'application du programme actuel, en raison de limitations de financement et de portée.

3.4 Pour remédier à ces contraintes et renforcer l'appui à l'échelle continentale, la CAFAC met en œuvre un ensemble d'actions stratégiques visant à accroître l'efficacité et la portée du programme AFI-CES. Ces actions incluent l'élargissement des partenariats par un engagement actif avec les partenaires internationaux au développement, en vue de mobiliser des ressources financières additionnelles et d'étendre l'assistance du programme AFI-CES à l'ensemble des États de la région AFI, indépendamment de leur appartenance au MUTAA.

3.5 Parallèlement, les accords de coopération existants — notamment les protocoles d'accord (MoU) avec les organisations partenaires — sont en cours de révision afin d'y inclure des dispositions pour la mise en œuvre conjointe de l'assistance technique, l'utilisation partagée des ressources et le suivi coordonné après mission. De plus, la CAFAC accorde la priorité aux États les plus vulnérables, en orientant stratégiquement les activités de coopération technique vers les pays ayant des SSeCs non résolues ou des scores de mise en œuvre effective (EI) systématiquement faibles, garantissant ainsi des interventions ciblées, mesurables et axées sur les résultats.

4. Révision proposée de la Déclaration et des Objectifs de Windhoek : Renforcement de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en Afrique

4.1 La Déclaration de Windhoek et les Objectifs y afférents, adoptés en avril 2016 par les ministres africains en charge de la sûreté et de la facilitation de l'aviation civile, puis entérinés par l'Union africaine en janvier 2017, ont établi un cadre régional exhaustif pour renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique. Ces objectifs ont servi de levier essentiel pour mobiliser la volonté politique, impulser les efforts de mise en œuvre et aligner les États africains sur les priorités mondiales en matière de sûreté de l'aviation.

4.2 À la suite de l'adoption de la deuxième édition du Programme mondial de sûreté de l'aviation de l'OACI (GASep) en juin 2024, d'importants changements ont été introduits, notamment de nouveaux objectifs, des domaines prioritaires globaux révisés, ainsi qu'un objectif ambitieux renforcé. Ces évolutions rendent nécessaire une révision urgente de la Déclaration de Windhoek et de ses objectifs, afin d'en garantir la pertinence, l'alignement stratégique et l'efficacité.

4.3 La nécessité de réviser la Déclaration et les Objectifs de Windhoek découle des éléments suivants :

a) Alignement avec le GASep mis à jour : La 2e édition du GASep modifie les objectifs, les échéances et les priorités à l'échelle mondiale, ce qui impose des ajustements au niveau régional afin de préserver l'harmonisation et la cohérence avec le cadre mondial de l'OACI ;

b) Nouvel objectif ambitieux et jalons mesurables : Le GASep actualisé inclut des étapes mesurables (par exemple, 100 % des États atteignant un taux de mise en œuvre effective (EI) de 75 % d'ici 2033), qui doivent être intégrées aux cibles régionales africaines afin de permettre un suivi cohérent des progrès ;

c) Intégration des nouvelles priorités émergentes : Des axes d'intervention tels que la culture de sûreté, les facteurs humains, l'innovation ou encore la collaboration multipartite — désormais mis en avant dans le GASep — étaient absents ou insuffisamment pris en compte dans les Objectifs actuels de Windhoek, et doivent désormais y figurer explicitement ;

d) Besoin de réalisme et de clarté : Certains des Objectifs actuels de Windhoek se sont révélés ambitieux, trop génériques ou difficiles à suivre de manière efficace. Il est donc nécessaire de les réviser pour les adapter au contexte africain, les clarifier pour en faciliter la compréhension et la mise en œuvre, et les rendre facilement mesurables dans le cadre du suivi et du reporting.

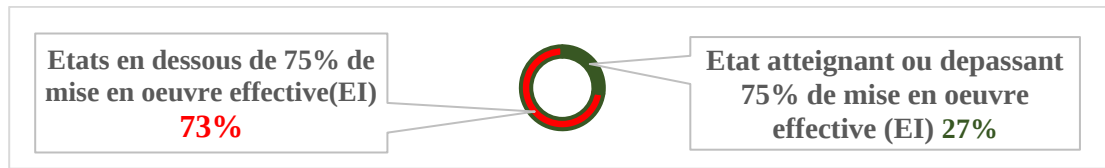
4.4 Le Groupe de travail AVSEC de la CAFAC engagera les travaux de rédaction de la nouvelle version de la Déclaration et des Objectifs de Windhoek. La CAFAC conduira ensuite un processus de consultation approfondie avec l'OACI, le Groupe AFI, les organisations régionales et sous-régionales africaines concernées, ainsi qu'avec les États membres, avant de soumettre le projet à la Commission de l'Union africaine pour validation formelle selon les procédures en vigueur au sein de l'UA.

5. État de mise en œuvre des nouveaux jalons mondiaux par les États africains (en lien avec l'Objectif n°1 de Windhoek – Alignement sur le GASep révisé)

5.1 Le GASep révisé établit un **objectif ambitieux** : atteindre et maintenir un système mondial de sûreté de l'aviation robuste, reposant sur la mise en œuvre pleine et effective des normes de sûreté de l'OACI dans tous les États membres. Des jalons mondiaux sont définis pour les années 2027, 2030 et 2033, servant de points de contrôle à partir desquels la communauté internationale évaluera les progrès réalisés et prendra les mesures nécessaires pour assurer l'atteinte de l'objectif ambitieux dans les délais impartis.

Jalons du GAsEP :

- D'ici 2027, **65 % des États** atteignent ou dépassent **75 % de mise en œuvre effective (EI)**
- D'ici 2030, **80 % des États** atteignent ou dépassent **75 % EI**
- D'ici 2033, **100 % des États** atteignent ou dépassent **75 % EI**



5.2 Le taux actuel de mise en œuvre effective (EI) en Afrique continue de s'améliorer progressivement grâce aux efforts soutenus aux niveaux national, régional et mondial. Toutefois, les dernières évaluations indiquent que seuls 27 % des États africains ont dépassé le seuil de 75 % de mise en œuvre effective, qui constitue désormais une étape clé dans le cadre de la version révisée du GAsEP. Pour atteindre l'objectif mondial du GAsEP, à savoir 65 % des États atteignant 75 % d'EI d'ici 2027, au moins 48 % des États africains — soit environ 26 États — devront se soumettre à un audit USAP-CMA et le réussir entre 2025 et 2027. Cela représente un défi majeur, notamment en raison de la fréquence relativement faible des audits menés par l'OACI dans la région.

5.3 La réalisation de cet objectif nécessitera un appui coordonné de la part des partenaires mondiaux et régionaux, notamment la CAFAC, l'OACI, les États donateurs et d'autres organisations internationales. Tous les mécanismes disponibles — qu'ils relèvent des programmes d'assistance technique existants, des plateformes de coopération régionale ou des accords bilatéraux — devront être mobilisés pour renforcer la préparation des États aux audits et améliorer leur conformité aux normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI.

5.4 Il est également urgent d'augmenter la fréquence des audits USAP-CMA de l'OACI en Afrique. Cela inclut l'élargissement du vivier de chefs d'équipe et d'auditeurs certifiés par l'OACI chargés de soutenir les États africains. En outre, les États africains sont fortement encouragés à solliciter volontairement des audits USAP-CMA, non seulement pour améliorer leur niveau d'EI, mais aussi pour démontrer leur engagement envers les normes mondiales de sûreté de l'aviation.

6. État actuel des préoccupations significatives en matière de sûreté (SSeCs) en Afrique

6.1 Malgré les efforts concertés déployés aux niveaux national, régional et mondial pour renforcer la sûreté de l'aviation à travers le continent africain, la persistance de préoccupations significatives en matière de sûreté (SSeCs) demeure une source de préoccupation majeure. À ce jour, treize (13) SSeCs ont été recensées dans des États africains dans le cadre du Programme universel d'audit de sûreté — Approche de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI.

6.2 Il est particulièrement préoccupant de constater que six (6) de ces SSeCs sont non résolues depuis 2011 et 2018, ce qui révèle des carences structurelles et opérationnelles profondes. En outre, sept (7) nouvelles SSeCs sont apparues au cours des trois dernières années (depuis 2022) dans quatre États différents, mettant en lumière des vulnérabilités systémiques, notamment dans les domaines suivants : exploitation aéroportuaire, contrôle des passagers et bagages, sécurité du fret, de la restauration et du courrier, disponibilité et fonctionnalité des équipements de sûreté, ainsi que la supervision et la certification du personnel opérationnel au niveau des aéroports.

6.3 Contrairement aux SSeCs liées à des carences réglementaires ou de supervision, ces SSeCs opérationnelles trouvent souvent leur origine dans des défaillances de mise en œuvre sur le terrain : infrastructure inadéquate, équipements de sûreté obsolètes ou non conformes, personnel non certifié en nombre suffisant, absence de procédures de sûreté intégrées entre les différents acteurs aéroportuaires. La résolution de ces problèmes ne peut se limiter à la formation ou au renforcement des capacités. Une approche opérationnelle, globale et pragmatique est indispensable, intégrant des interventions techniques, financières et structurelles ciblées.

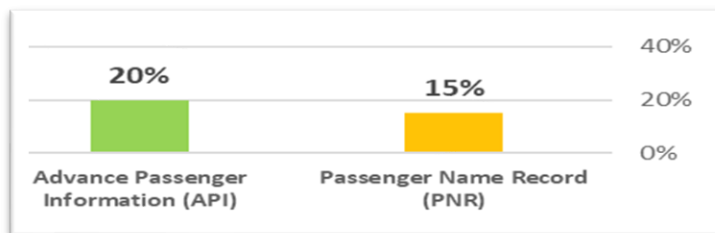
6.4 Résoudre les SSeCs en cours constitue non seulement une obligation technique au regard des SARPs de l'OACI, mais aussi un enjeu critique pour préserver la confiance internationale dans le système aérien africain. La présence prolongée de SSeCs, dont certaines depuis plus d'une décennie, nuit gravement à la réputation sécuritaire du continent, entrave la connectivité et représente une menace réelle pour le réseau mondial de l'aviation. Les États africains sont donc invités, avec le soutien de la CAFAC, de l'OACI, des communautés économiques régionales, des organisations internationales, des gouvernements donateurs et des institutions financières, à adopter une approche axée sur les résultats et la mise en œuvre effective pour éliminer toutes les SSeCs en suspens.

a) Pour répondre efficacement à ces SSeCs opérationnelles, anciennes ou émergentes, un nouveau modèle de collaboration s'impose — un modèle qui dépasse la sensibilisation et le diagnostic pour aller vers un appui direct à la mise en œuvre, incluant :

- Mobilisation de ressources financières et matérielles, notamment via la collaboration avec des institutions financières internationales, en vue de soutenir des projets d'investissement à l'échelle aéroportuaire pour résoudre les SSeCs : acquisition d'équipements de contrôle conformes, systèmes de sécurité périmétrique, et autres infrastructures critiques conformes aux normes de sûreté de l'OACI ;
- Mécanismes d'assistance technique pour appuyer la certification, l'inspection et la supervision de la sûreté par les autorités de l'aviation civile, en particulier pour la certification du personnel tiers (douanes, police, agences de sécurité) ;
- Invitation renouvelée aux États africains concernés par des SSeCs non résolues à solliciter volontairement des audits de suivi USAP-CMA de l'OACI, une fois les mesures correctives mises en œuvre, afin de démontrer les progrès réalisés de manière mesurable.

7. État de la mise en œuvre des systèmes API/PNR en Afrique

7.1 Malgré les Normes et Pratiques Recommandées (SARPs) de l'OACI figurant à l'Annexe 9 et l'importance croissante accordée au niveau mondial à l'utilisation des données API (Informations Anticipées sur les Passagers) et PNR (Dossier passager) pour la sûreté de l'aviation et la gestion des frontières, la mise en œuvre dans les États africains demeure faible et fragmentée.



7.2 Étant donné le faible taux de conformité, il est urgent de mettre en place des initiatives ciblées et globales de renforcement des capacités. Les programmes d'assistance doivent être flexibles et s'adapter aux différents stades de mise en œuvre dans lesquels se trouvent les États. L'assistance technique devrait inclure le soutien à la conception et à l'intégration des systèmes, le développement des infrastructures informatiques, ainsi que des conseils pour se conformer aux SARPs de l'OACI et à d'autres instruments internationaux pertinents.

7.3 Pour relever ces défis, les actions suivantes sont recommandées :

- Accélérer la mise en place des programmes nationaux API/PNR conformément aux dispositions de l'Annexe 9 de l'OACI, y compris la rédaction des lois habilitantes et des lois sur la protection des données.
- Promouvoir une stratégie régionale d'harmonisation des systèmes API/PNR, permettant des modèles d'infrastructures partagées et l'interopérabilité transfrontalière.
- Mobiliser les partenaires régionaux et internationaux ainsi que les États donateurs pour le renforcement des capacités, le financement et l'expertise technique.
- Intégrer l'API/PNR comme cible prioritaire dans la Déclaration de Windhoek révisée, afin d'assurer une visibilité politique et un suivi structuré.

8. ACTIONS À PRENDRE PAR LA RÉUNION

8.1 Le Comité Directeur est invité à :

- a) Prendre acte des résultats de la réunion RASFALG-AFI/12, saluer les progrès substantiels réalisés dans l'avancement des priorités régionales en matière de sûreté et facilitation aéronautiques, et encourager la poursuite de la collaboration entre les États, la CAFAC, l'OACI et les partenaires pour maintenir cet élan de mise en œuvre.
- b) Approuver le processus de révision et d'actualisation de la Déclaration de Windhoek et de ses cibles, en veillant à leur pleine conformité avec la deuxième édition du GASEP, et insister sur la nécessité d'intégrer des objectifs mesurables, réalistes et adaptés aux spécificités africaines, prenant en compte les priorités émergentes telles que la culture de sûreté, l'innovation, la cybersécurité et les facteurs humains.
- c) Soutenir l'élargissement et la coordination des initiatives conjointes d'assistance technique, en veillant à ce que les États SAATM et non-SAATM — en particulier ceux présentant un faible taux de Mise en œuvre Efficace (EI) ou des préoccupations de sûreté significatives non résolues (SSeCs) — bénéficient équitablement du renforcement des capacités, du soutien à la mise en œuvre et des ressources de suivi.
- d) Explorer les initiatives accélérées API/PNR qui favorisent la mise en œuvre et la conformité avec l'Annexe 9 de l'OACI, en mettant un accent particulier sur la création d'une plateforme régionale de collaboration entre les États membres, les pays donateurs, les banques de développement et les programmes d'assistance afin de mobiliser un soutien financier et technique coordonné pour la mise en œuvre complète et durable des systèmes API/PNR sur le continent.
- e) Plaider pour la création d'un Programme Opérationnel de Remédiation de la Sûreté, ciblant spécifiquement les États avec des SSeCs, appuyé par un mécanisme de financement dédié impliquant les donateurs internationaux, les institutions financières multilatérales et les agences de développement. Ce programme devrait prioriser l'amélioration des infrastructures, l'acquisition d'équipements conformes et la certification du personnel.
- f) Appeler l'OACI à augmenter significativement la fréquence et la couverture géographique des audits USAP-CMA en Afrique, tout en encourageant les États africains à solliciter de manière proactive des audits volontaires, afin de permettre à au moins 65 % des États d'atteindre 75 % de Mise en œuvre Efficace d'ici 2027, conformément aux jalons du GASEP.
