ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique - Océan indien de planification et de mise en œuvre du système de l'Aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2 - 6 novembre 2026

Point de l'ordre du jour 4 : Réalisation des objectifs, des cibles et des indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité et de navigation aérienne

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

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
Cette note de travail présente des mises à jour sur l'état du Plan régional AFI de sécurité aérienne (AFI-RASP) et du Plan régional AFI de navigation aérienne (AFI ANP). La suite à donner est au paragraphe 3.	
REFRENCE(S)	▪ Doc 10004, Plan mondial de sécurité aérienne (GASP Édition 2026-2028) ▪ 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) ; ▪ Plan régional AFI de navigation aérienne (AFI ANP) ; ▪ Rapport de la réunion AASPG/1.
Buts stratégiques	*A - Chaque vol est sécurisé et sûr;* *B - L'aviation est durable sur le plan environnemental.* *C. L'aviation offre une mobilité sans couture, accessible et fiable pour tous* *D- Aucun pays laissé pour compte* *F. Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être social pour tous*

1. INTRODUCTION

1.1. Conformément au GASP, chaque région et chaque État devrait élaborer respectivement un Plan régional de sécurité aérienne (RASP) et un Plan national de sécurité aérienne (NASP), contenant leur orientation stratégique pour la gestion de la sécurité aérienne sur une période déterminée. Le RASP et le NASP devraient être revus régulièrement afin de s'assurer qu'ils sont alignés sur le Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) actuel et mettent l'accent respectivement sur l'engagement de la région ou de l'État envers la sécurité aérienne.

1.2. Suite à la publication de l'édition 2026-2028 du GASP, le sous-groupe de gestion et de supervision de la sécurité (SMO/SG) de l'AASPG, lors de sa deuxième réunion à Dakar, au Sénégal, du 29 juin au 3 juillet 2026, a demandé la révision du Plan régional AFI de sécurité aérienne (édition AFI-RASP 2023–2025) afin de l'aligner avec l'édition 2026-2028 du GASP.

1.3. La réunion AASPG/1 avait rappelé l'appel de d'APIRG/27 exhortant les États à examiner régulièrement leurs données et à soumettre des demandes d'amendement si nécessaire, afin d'assurer la cohérence et l'exactitude des données dans le Plan régional AFI de navigation aérienne (AFI ANP). Elle avait encouragé les États à établir et à mettre en œuvre leurs comités nationaux, comme le prévoit la conclusion 27/17 d'APIRG/27, afin d'assurer des rapports réguliers sur la mise en œuvre des ASBU.

1.4. Concernant les Plans nationaux de navigation aérienne (NANP), la réunion AASPG/1 avait chargé le sous-groupe Exploitation de l'espace aérien et des aérodromes (AAO/SG) et le sous-groupe Infrastructure et gestion de l'information (IIM/SG) d'élaborer un modèle régional pour guider les États de la région AFI dans l'élaboration harmonisée de leurs NANP.

2. ANALYSE

Plan régional AFI de sécurité aérienne (AFI-RASP)

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

2.2. En assumant la tâche de révision de l'édition AFI-RASP 2023-2025 pour l'aligner sur l'édition 2026-2028 du GASP, l'équipe projet a mis en place trois groupes de travail dédiés : Défis organisationnels (ORG), Questions de sécurité opérationnelle (OPS) et Surveillance de la performance en sécurité (SPM). Les activités des groupes de travail comprenaient l'analyse des données de l'USOAP CMA pour identifier les carences régionales communes, la révision des données régionales sur les accidents et incidents d'aviation ; et l'état de mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) identifiées dans l'édition AFI-RASP 2023-2025, ainsi que le développement d'une matrice préliminaire des indicateurs de performance en sécurité conformément à l'édition 2026-2028 du GASP et au modèle du document OACI 10162.

2.3. L'équipe projet a consolidé les résultats des groupes de travail et a partagé le projet de document avec les parties prenantes de l'aviation en septembre 2026 pour leur examen et contributions, qui ont été consolidés et présentés pour validation lors d'un atelier virtuel tenu du 19 au 23 octobre 2026. Le projet d'édition AFI-RASP 2026-2028 est fourni en **annexe A** de cette note.

2.4. L'édition AFI-RASP 2026-2028, comme l'édition précédente, vise à améliorer continuellement la performance et la résilience en matière de sécurité aérienne régionale en fournissant un cadre collaboratif pour les États et l'industrie. Cela est soutenu par une série d'objectifs à savoir :

- **objectif 1** étant d'atteindre une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle ;
- **objectif 2** visant à renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États ;
- **objectif 3** prévoyant la mise en place et la gestion de programmes nationaux de sécurité ;
- **objectif 4** visant à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour traiter les questions de sécurité :
- **objectif 5** prévoyant de renforcer la planification de la sécurité aérienne, via les RASP et les NASP ; et

- **objectif 6** visant à étendre l'utilisation des programmes d'évaluation de l'industrie et des programmes de partage des données sur la sécurité.

2.5. La Stratégie de sécurité de l'AASPG est alignée sur l'édition 2026-2028 de GASP et s'articule autour des six objectifs stratégiques soutenus par les Initiatives d'Amélioration de la Sécurité (SEI) et les actions connexes visant à relever les défis organisationnels, les risques opérationnels et les questions émergentes de sécurité.

2.6. Afin de réduire le risque de fatalités, la région AFI a maintenu les cinq catégories régionales de risque élevé d'occurrences (R-HRC) de l'édition précédente : Collision de Vol contrôlé avec le terrain (CFIT), Perte de contrôle en vol (LOC-I), Collision en vol (MAC), Excursion de piste (RE) et Incursion sur piste (RI), qui sont également des catégories mondiales à haut risque d'occurrences (G-HRC).

2.7. En plus des cinq catégories régionales de risques élevés listées ci-dessus, d'autres catégories régionales de risques ont été identifiées:

- défaillance ou dysfonctionnement système/composant – Non-moteur (SCF-NP) ;
- contact anormal de piste (ARC) ;
- assistance au sol (RAMP)
- collisions d'oiseaux et dangers fauniques ;
- large écart de hauteur (LHD).

2.8. Le Plan établit également une feuille de route régionale pour la sécurité, définit les rôles et responsabilités des États, des régions et de l'industrie, et favorise la coopération pour relever les défis de sécurité.

Élaboration des plans nationaux de sécurité aérienne

2.9. Deux ateliers AFI-RASP/NASP ont eu lieu à Windhoek, Namibie ; et à Libreville, Gabon, respectivement en août et septembre 2026. Plus de 90 participants issus des États, de l'industries, des organisations régionales et internationales ont assisté aux deux ateliers. Les ateliers ont exploré les différentes parties de l'AFI-RASP, les objectifs, les cibles, les risques de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les catégories régionales de risque élevé d'occurrences (R-HRC). Ils ont également présenté un aperçu du Plan mondial de sécurité aérienne.

2.10. Pour mieux équiper les participants à l'élaboration d'un plan national de sécurité aérienne, des groupes éclatés ont été formés et ont facilité des exercices assignés aux groupes sur les sujets suivants :

- *élaboration d'une liste des questions de sécurité nationale prioritaires ;*
- *fixation des objectifs, cibles et indicateurs nationaux ;*
- *élaboration d'une liste des SEI prioritaires ; et*
- *définition de la mesure de la performance de sécurité.*

2.11. Au 22 octobre 2026, dix États WACAF (Bénin, Cap-Vert, Tchad, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Sénégal, Sierra Leone, Gambie, Togo) et sept États ESAF (Botswana, Éthiopie, Kenya, Namibie, Rwanda, Tanzanie, Ouganda) avaient développé leurs NASP et les avaient enregistrés auprès de la Communauté en ligne NASP de l'OACI. Les bureaux régionaux (ESAF/WACAF) continueront de soutenir les États dans l'élaboration et la révision de leurs NASP pour l'alignement avec le Plan régional.

Plan régional AFI de navigation aérienne (AFI ANP)
Volume I and Volume II

2.12. Les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, en coordination avec le Rwanda, ont finalisé les propositions d'amendement (PfA) relatives au changement de nom de « l'*aéroport international de Kigali* » et ont donc mis à jour les volumes I et II de l'AFI ANP. Les versions mises à jour des deux volumes sont disponibles sur les sites web ESAF et WACAF aux liens suivants :

- ESAF: https://www.icao.int/esaf-afi-eanps
- WACAF: https://www.icao.int/wacaf/afi-eanps

2.13. Certains États ont récemment soumis des demandes aux bureaux régionaux pour amender leurs informations contenues dans les volumes I et II de l'AFI ANP. L'initialisation des PfA subséquents est en cours.

Volume III

2.14. La 42ème session de l'Assemblée de l'OACI a approuvé la huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), incluant des amendements majeurs au cadre des ASBU. Considérant que cette édition a récemment été mise en ligne sur le portail du GANP, la réunion pourrait convenir de la nécessité de mettre à jour le volume III de l'AFI ANP en conséquence.

Plans nationaux de navigation aérienne

2.15. En ce qui concerne les plans nationaux de navigation aérienne, les réunions AAO/SG9 et IIM/SG9 ont noté les actions entreprises par leurs Secrétariats en vue de l'élaboration d'un modèle de Plan national de navigation aérienne (NANP), tel que demandé par la réunion AASPG/1 à travers sa décision 1/30. Le processus a commencé par la collecte d'informations auprès des États sur les plans nationaux existants. Les sous-groupes ont examiné la proposition de Note de concept sur le modèle telle que fournie à l'**Annexe B** de ce note de travail, incluant à minima la structure suivante :

a) Vision stratégique de l'État ;
b) Gouvernance du plan ;
c) Alignement avec le plan régional ;
d) Statistiques et prévisions du trafic ;
e) Système actuel de navigation aérienne ;
f) Futur système de navigation aérienne ;
g) Feuille de route de mise en œuvre ; et
h) Suivi des performances.

2.16. Les deux sous-groupes ont chargé leurs Secrétariats de rédiger le modèle du NANP, en prenant en compte la structure proposée, et de le diffuser pour recueillir les contributions des États et des organisations.

3. SUITE A DONNER

3.1 La réunion est invitée à:

a) notez les informations contenues dans cette note;
b) approuver l'édition AFI-RASP 2026-2028 pour publication et enregistrement auprès de la communauté en ligne de l'OACI;
c) discuter de la structure du modèle NANP proposé dans la Note conceptuelle ; et
d) fournir des orientations supplémentaires le cas échéant.

-- FIN --