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 5 de l'ordre du jour : Difficultés communes rencontrées dans la mise en œuvre

Difficultés de mise en œuvre de l'AASPG

(Note présentée par le Secrétariat.)

RÉSUMÉ
La présente note de travail met en évidence les principales difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des programmes, projets et décisions de l'AASPG dans l'ensemble de la Région AFI. Elle recense les contraintes courantes liées aux capacités, au financement, à la coordination, au développement des infrastructures et au suivi des performances, et propose des mesures visant à améliorer l'efficacité de la mise en œuvre. La suite à donner par la réunion figure au **Paragraphe 3.**
RÉFÉRENCE(S): • Doc 9750, Plan mondial de navigation aérienne • Doc 10004, Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde • Doc 7474, Plan de navigation aérienne — Région Afrique- océan Indien • Manuel de procédure de l'AASPG • Rapport de la réunion AASPG/1 • Rapports des réunions des Sous-groupes AAO, IIM et SMO

Objectifs stratégiques	A. Chaque vol est sûr et sécurisé C. L'aviation assure une mobilité sans faille, accessible et fiable pour toutes et tous D. Aucun pays laissé de côté

1 INTRODUCTION

1.1 Le Groupe Afrique-océan Indien de planification du système de l'aviation (AASPG) joue un rôle crucial dans le soutien à la mise en œuvre des objectifs régionaux de l'aviation dans les domaines de la sécurité, de la navigation aérienne, des aérodromes et du développement des infrastructures aéronautiques.

1.2 L'AASPG offre aux États, aux organisations régionales et internationales ainsi qu'aux acteurs de l'industrie une plateforme permettant de coordonner les efforts visant à atteindre les objectifs de l'aviation régionale et mondiale par l'intermédiaire de ses organes auxiliaires et de ses mécanismes de mise en œuvre.

1.3 Malgré les progrès accomplis dans plusieurs domaines, la mise en œuvre des programmes et des initiatives de l'AASPG continue de se heurter à des écueils qui empêchent d'atteindre

en temps voulu les résultats escomptés.

2. ANALYSE

2.1 Difficultés liées à la sécurité

2.1.1 La Région AFI comprend 48 États, dont deux n'ont pas encore fait l'objet d'un audit de l'USOAP. À la fin du mois de septembre 2026, 77 audits de l'USOAP-CMA et 123 activités de validation ont été menés dans la Région.

2.1.2 Le taux moyen de mise en œuvre effective (EI) pour ces États s'élève actuellement à 61,75 %, contre une moyenne mondiale de 70,9 %. Parmi ces États, seuls 27,08 % ont atteint l'objectif de 75 % d'EI fixé dans le Plan mondial pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan régional AFI de sécurité de l'aviation (AFI-RASP). Deux domaines d'audit (LEG et AIR) ainsi que deux éléments cruciaux (EC et EC) ont des taux d'EI supérieurs à l'objectif de 75 %.

2.1.3 Les domaines d'audit les moins performants affichent globalement des améliorations de l'EI depuis 2023, même si le domaine OPS a enregistré un léger recul entre 2025 et 2026, comme on peut le voir ci-après :

- **AIG** est passé de 44,03 % en 2023 à 46,58 % en 2025 et à 48,39 % en septembre 2026.
- **ANS** est passé de 53,54 % en 2023 à 57,61 % in 2025 et à 59,18 % en septembre 2026.
- **AGA** est passé de 47,60 % en 2023 à 54,37 % en 2025 et à 55,22 % en septembre 2026.
- **OPS** est passé de 58,20 % en 2023 à 63,12 % en 2025, avant de reculer légèrement à 62,37 % en septembre 2026.

2.1.4 Parmi les éléments cruciaux n'ayant pas atteint l'objectif de 75 % d'EI, l'EC-8 enregistre le score le plus bas avec 35,78 %, suivi du EC-7 à 50,07 %, du EC-6 à 60,56 %, du EC-4 à 61,01 %, du EC-5 à 66,44 % et du EC-3 à 68,53 %.

2.1.5 La région AFI compte actuellement 10379 constatations non résolues découlant des protocoles de l'USOAP. Dans les domaines PEL, OPS et AGA, le plus grand nombre de constatations concerne les obligations relatives à la délivrance des licences, aux certifications, aux autorisations et aux approbations (EC-6), avec respectivement 511, 722 et 1 004 constatations. Dans le domaine ANS, les obligations de surveillance (EC-7) représentent le nombre le plus élevé, avec 1 003 constatations. Dans le domaine AIG, le nombre le plus important concerne les guides techniques, les outils et la communication de renseignements essentiels pour la sécurité (EC-5), avec 906 constatation.

2.1.6 Certains États ont entamé des processus de certification de nouveaux exploitants techniques sans disposer de personnel suffisamment qualifié, de réglementations, procédures et orientations adéquates, ou d'une coordination efficace avec les potentiels exploitants.

2.1.7 Les États continuent également de se heurter à des difficultés dans la conduite des enquêtes sur les accidents et la finalisation des rapports d'enquête, en raison du manque d'autorités d'enquête indépendantes dotées de financements, de procédures, d'outils et d'équipements appropriés, ainsi que du manque d'enquêteurs qualifiés en nombre suffisant pour remplir leurs obligations en vertu de l'Annexe 13.

2.1.8 La certification des aérodromes dans la Région AFI rencontre plusieurs défis persistants, qui découlent en grande partie de contraintes infrastructurelles, institutionnelles et financières. De nombreux aérodromes fonctionnent avec des infrastructures vieillissantes ou inadéquates qui ne répondent pas pleinement aux normes de l'OACI, ce qui rend la mise en conformité difficile sans investissements substantiels. Le manque d'expertise technique et la pénurie de

personnel qualifié au sein tant des autorités de l'aviation civile que des exploitants d'aérodromes, en raison d'une mauvaise planification de la relève, entravent la mise en œuvre effective et la supervision des exigences de certification.

2.1.9 De nombreux États n'ont pas encore mis en œuvre avec efficacité un système de surveillance fondée sur le risque, en raison du niveau des activités aéronautiques existantes et des ressources limitées dont ils disposent.

2.1.10 Deux États présentent un total de quatre SSC dans le domaine ANS, ayant des liens avec l'étalonnage des aides à la navigation et avec la validation des procédures de vol aux instruments. Les principaux écueils rencontrés sont, entre autres, la pénurie d'inspecteurs PANS-OPS qualifiés et de personnel chargé de la conception et de l'inspection des procédures de vol aux instruments (IFP) ; des outils réglementaires et des mécanismes de supervision inadéquats ; des listes de vérification d'inspection qui ne sont pas pleinement alignées sur les exigences réglementaires ; des retards dans l'approbation et la promulgation des réglementations nationales transposant les Annexes 4 et 11 de l'OACI ; et des difficultés à maintenir un contrôle périodique des aides à la navigation.

2.1.11 La vision du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) est de parvenir à zéro accident mortel dans les opérations commerciales d'ici 2030 et au-delà, et de maintenir ce niveau. La Région n'a enregistré aucun accident mortel sur des vols commerciaux réguliers effectués par des aéronefs de plus de 5,7 tonnes en 2025. Le taux d'accidents s'établit à 3,88 accidents par million de départs en 2025, ce qui traduit une tendance à la baisse, tandis que la moyenne mobile sur cinq ans est de 4,54. À 3,88 accidents par million de départs, le plus récent taux d'accidents de la Région est nettement supérieur au taux mondial, qui est de 2,23 accidents par million de départs.

2.1.12 Conformément à l'Objectif 3 de l'édition 2026-2028 du GASP (Doc 10004), tous les États sont tenus d'évaluer le niveau de mise en œuvre de leur programme national de sécurité (PNS) au plus tard en 2026 (Cible 3.1) afin de déterminer une base de référence pour la mise en œuvre du PNS, en utilisant l'outil d'auto-évaluation du PNS disponible sur le Cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA ; et d'ici 2028, tous les États doivent avoir établi un PNS (Cible 3.2), y compris la mise en place d'un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) ainsi qu'un cadre pour la protection des données et des informations de sécurité.

2.1.13 À ce jour, seulement 23 % des États ont entamé l'auto-évaluation de leur PNS, et 15 % l'ont menée à bien. Globalement, 77 % des États de la Région WACAF et 87 % des États de la Région ESAF n'ont pas encore achevé cette première étape. Cet écart compromet considérablement les progrès vers la réalisation de la Cible 3.2. L'auto-évaluation constitue le fondement essentiel de la mise en œuvre du PNS par un État. Le fait de ne pas achever cette auto-évaluation d'ici la fin 2026 retarderait les progrès vers l'établissement du PNS d'ici 2028 et mettrait en péril la réalisation de l'objectif régional.

2.2 Difficultés rencontrées dans le domaine de la navigation aérienne

2.2.1 Les taux de mise en œuvre des blocs constitutifs de base (BBB) dans la Région AFI s'élèvent à 52,6 % pour l'AIM, 42,7 % pour l'AOP, 52 % pour l'ATM, 53,3 % pour les CNS, 67 % pour MET et 38 % pour SAR. MET enregistre le taux de mise en œuvre le plus élevé, tandis que SAR affiche le taux le plus bas. La mise en œuvre des blocs constitutifs de base (BBB) continue à être freinée par un financement insuffisant, une faible hiérarchisation des projets au niveau national, une formation insuffisante et un taux de rotation élevé du personnel technique.

2.2.2 La mise en œuvre des ASBU, sur la base des données transmises par les États, reste faible dans tous les domaines, avec un taux moyen régional de 48 % dans l'ensemble de la Région AFI en 2025. Cet état d'avancement et l'évaluation globale de la mise en œuvre sont limités par la faiblesse des comptes rendus et l'insuffisance des données fournies par les États.

2.2.3 S'agissant de la gestion du trafic aérien (ATM), la mise en œuvre de la coopération civilo-militaire et de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) reste faible, des espaces aériens à usage spécial fixes (dangereux, réglementées ou interdits) restant encore en vigueur autour des principaux aéroports internationaux. Cette situation entrave l'optimisation des trajectoires de vol au départ et à l'arrivée, et nuit à la sécurité, à l'efficacité des vols et aux performances de l'ATM.

2.2.4 La mise en œuvre de trajectoires PBN de départ et d'arrivée avec profil vertical de vol continu dans les aéroports internationaux reste faible. Les départs normalisés aux instruments (SID) avec exploitation en montée continue (CCO) - ASBU APTA B0/5 et les arrivées normalisées aux instruments (STAR) avec exploitation en descente continue (CDO) - APTA B0/4 affichent tous les deux un taux de mise en œuvre de 18,4 % dans la Région AFI.

2.2.5 En ce qui concerne la gestion de l'information aéronautique (AIM), des lacunes persistent dans la fourniture d'informations aéronautiques de qualité garantie, d'ensembles de données AIP numériques et d'améliorations des NOTAM, tandis que plusieurs autres éléments d'ensembles de données numériques ne sont toujours pas mis en œuvre.

2.2.6 Pour ce qui est des Communications, Navigation et Surveillance (CNS), le financement des infrastructures et la mise en œuvre limitée des liaisons de données ATN/IPS constituent toujours des écueils. Malgré la poursuite de l'extension la couverture ADS-B, le taux d'équipement incomplet en transpondeurs Mode S empêche d'en tirer tous les avantages.

2.2.7 En ce qui concerne les services météorologiques (MET), des efforts supplémentaires sont nécessaires pour améliorer la disponibilité, la qualité et l'échange en temps utile des renseignements météorologiques opérationnels, combler les lacunes en matière d'infrastructures et de services, et renforcer l'alignement réglementaire ainsi que les systèmes de gestion de la qualité. La mise en œuvre de nouveaux services d'information et d'actions correctives requiert également un soutien continu.

2.2.8 En matière de recherche et de sauvetage (SAR), la principale difficulté réside dans le retard pris dans la signature d'accords de recherche et de sauvetage entre les États afin de garantir l'efficacité et la rapidité des opérations SAR transfrontalières. Sur la base de l'enquête SAR menée dans la Région AFI en 2025 et des résultats des audits de l'USOAP CMA réalisé en 2025, seuls 15 % des États de la Région AFI (7 sur 48) ont signé des accords SAR avec tous leurs États voisins, comme l'exige l'Annexe 12 à la Convention de Chicago.

2.2.9 La résolution des carences de navigation aérienne passe par des comptes rendus plus clairs, la soumission et la mise en œuvre en temps utile de plans d'actions correctives, ainsi qu'un suivi constant.

2.3 Difficultés de mise en œuvre de l'AASPG

Au niveau Etats

2.3.1 Les disparités en matière de capacités techniques et de maturité institutionnelle entre les États entravent la mise en œuvre uniforme des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et des initiatives régionales. Les priorités nationales et les différents niveaux d'expérience des États dans la mise en œuvre entravent également les progrès vers des

objectifs régionaux communs.

2.3.2 Les cadres réglementaires incomplets et obsolètes, une autonomie institutionnelle limitée et une faible capacité de supervision de la sécurité entravent l'optimisation de l'espace aérien, la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN), la certification des aérodromes et d'autres mesures liées à la mise en œuvre de la sécurité et de la navigation aérienne. Le vieillissement des systèmes CNS/ATM et le caractère inadéquat des infrastructures d'aérodrome limitent la mise en œuvre des concepts d'espace aérien modernes et la sécurité des opérations d'aérodrome.

2.3.3 L'insuffisance du financement limite la capacité des autorités de l'aviation civile, des autorités d'enquête sur les accidents et des prestataires de services à remplir leurs missions. Les priorités nationales antagoniques et la dépendance à l'égard de financements externes contribuent aux retards dans la modernisation des infrastructures, les activités de supervision et la mise en œuvre des plans d'actions correctives.

2.3.4 Les pénuries de personnel qualifié, les possibilités de formation limitées et le taux élevé de rotation des effectifs réduisent les capacités techniques et la continuité institutionnelle. Ces lacunes touchent particulièrement la conception de l'espace aérien, les services AIS/AIM, la conception, la validation et la supervision des procédures de vol aux instruments, l'inspection en vol des aides à la navigation et la certification des aérodromes.

2.3.5 La coordination entre les États, les prestataires de services, les exploitants d'aérodromes, les usagers de l'espace aérien et les autres parties prenantes reste inégale. Les divergences dans les priorités nationales et les calendriers de mise en œuvre, la participation limitée aux activités régionales et l'insuffisance des consultations peuvent retarder les projets PBN et d'espace aérien, les initiatives liées aux aérodromes ainsi que d'autres travaux nécessitant une action conjointe. Les retards dans le partage d'informations et le suivi des mesures convenues aggravent ces difficultés.

2.3.6 Des pratiques de gestion des données de sécurité incohérentes et des lacunes dans la collecte, la validation et l'échange de ces données limitent la capacité des États à identifier les risques de sécurité et à fournir des informations fiables pour l'analyse régionale.

2.3.7 Les nouvelles priorités, notamment la cybersécurité, la transformation numérique, la résilience climatique et l'utilisation de l'intelligence artificielle dans l'aviation, viennent accroître la pression sur les financements et l'expertise disponibles.

Au niveau AASPG

2.3.8 Les difficultés qui limitent les performances et l'efficacité, ainsi que la réalisation en temps voulu des objectifs de l'AASPG, sont les suivantes.

2.3.9 La traduction des 16 projets restructurés dans les domaines CNS, AIM et MET en résultats de mise en œuvre coordonnée continue à rencontrer des écueils. Après leur lancement en mai 2026, les équipes de projet examinent actuellement les documents des projets et élaborent des plans de mise en œuvre ainsi que des feuilles de route. La réussite de ces projets passera par une participation continue des experts et une coordination efficace.

2.3.10 Une coordination efficace entre les Sous-groupes SMO, AAO et IIM demeure cruciale. Des lacunes de coordination peuvent entraver l'identification des causes sous-jacentes, la fourniture d'assistance et le suivi des actions correctives.

2.3.11 Le suivi de la mise en œuvre des Conclusions et des Décisions de l'AASPG reste difficile lorsque les échéances pour la présentation des rapports d'étape ne sont pas clairement

établies.

2.3.12 La participation limitée et la faible disponibilité de certains membres des équipes de projet, ajoutées à la faible connectivité Internet, entravent la tenue des réunions virtuelles, la continuité des échanges techniques et l'achèvement en temps voulu des activités des projets.

2.3.13 L'intégration des nouvelles priorités dans les programmes de travail régionaux, tout en continuant à progresser sur les engagements existants, exige une hiérarchisation minutieuse et une coordination rigoureuse des ressources disponibles.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3,1 La réunion est invitée à :

a) prendre note des informations fournies dans cette note de travail ; et
b) fournir d'autres orientations, s'il y'a lieu.