



## ASSEMBLÉE — 42<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

#### AMÉLIORATION DE LA PLANIFICATION ET DE LA PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE DANS LES AÉRODROMES

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile au nom de 54 États africains<sup>2</sup>)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Malgré les exigences réglementaires établies en vertu de l'annexe 14 – *Aérodromes* de l'OACI, des lacunes persistent dans l'élaboration, la coordination et la mise à l'essai des plans d'urgence d'aérodrome (AEP), en particulier dans les États en développement. À une époque où les urgences deviennent de plus en plus complexes - incluant accidents d'avion, pandémies, menaces à la sécurité et catastrophes naturelles -, assurer la disponibilité opérationnelle et l'interopérabilité des AEP à l'échelle mondiale est devenu une priorité absolue.

La présente note de travail invite l'OACI à réévaluer le cadre actuel relatif à la préparation aux situations d'urgence et propose des mesures ciblées de renforcement des capacités et d'amélioration des politiques, dans le cadre de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB). Elle plaide pour une attention accrue à l'échelle mondiale, une collaboration entre pairs et un appui concret aux États confrontés à des difficultés de mise en œuvre, afin de garantir l'existence d'AEP robustes, inclusifs et régulièrement testés à l'échelle mondiale.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) exhorter l'OACI à renforcer l'importance mondiale des plans d'urgence globaux pour les aérodromes et à promouvoir des mécanismes de surveillance plus stricts en vertu des dispositions de l'annexe 14 ;
- b) ordonner à l'OACI d'intensifier l'assistance technique et les programmes d'échange entre pairs dans le cadre de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » afin d'aider les États membres à mettre au point et à tester concrètement des AEP ;
- c) exhorter l'OACI à examiner et à mettre à jour le Doc 9137 – *Manuel des services aéroportuaires*, Partie 7 – *Planification des mesures d'urgence aéroportuaires* pour tenir compte des menaces

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par la CAFAC

<sup>2</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>mondiales actuelles et améliorer les orientations opérationnelles sur les modèles de planification d'urgence inclusifs et évolutifs ;</p> <p>d) encourager les États à veiller à ce que la planification d'urgence et de contingence comprenne des exercices réguliers et multi-agences dans les aérodomes, et que ces exercices soient suivis dans le cadre de leurs programmes nationaux de supervision ;</p> <p>e) exhorter les États et les parties prenantes du secteur ayant des pratiques exemplaires établies à soutenir le partage des connaissances au niveau régional, en particulier pour les États ayant des capacités limitées, conformément aux principes de coopération de l'OACI.</p> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <i>Objectifs stratégiques :</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé, L'aviation offre une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> et <i>Aucun pays laissé de côté</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>Incidences financières :</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | À déterminer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <i>Références :</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <p>Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, Volume I – <i>Conception et exploitation des aérodromes</i> et Volume II – <i>Héliports</i></p> <p>Annexe 9 – <i>Facilitation</i></p> <p>Annexe 11 – <i>Services de la circulation aérienne</i></p> <p>Annexe 17 – <i>Sûreté aérienne</i></p> <p>Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i></p> <p>Doc 9137, <i>Manuel des services aéroportuares</i>, Partie 7 – <i>Planification des mesures d'urgence aéroportuares</i></p> <p>Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i></p> |

## 1. INTRODUCTION

1.1. La planification d'urgence des aéroports constitue un pilier essentiel de la sécurité et de la résilience des aéroports. Son objectif est de garantir que les aéroports soient en mesure de réagir rapidement et efficacement à toute situation d'urgence survenant sur ou à proximité de l'aéroport. Cela inclut la minimisation des impacts humains et opérationnels, la protection des vies et le maintien de la continuité des opérations aéroportuaires.

1.2. L'annexe 14 – *Aéroports*, Volume I – *Conception et exploitation des aéroports*, impose aux États l'obligation d'assurer l'établissement et l'essai régulier des plans d'urgence des aéroports. Ces exigences sont en outre étayées par les orientations du Doc 9137, *Manuel des services aéroportuaires*, Partie 7 – *Planification des mesures d'urgence aéroportuaires*, et par d'autres dispositions pertinentes de l'OACI. Cependant, l'ampleur, la complexité et la variabilité des situations d'urgence modernes exigent désormais une attention renouvelée et un renforcement de ces plans à l'échelle mondiale.

## 2. ANALYSE

### 2.1. **Lacunes dans la mise en œuvre et les essais**

2.1.1 Bien que de nombreux États aient instauré des cadres réglementaires imposant aux aéroports de mettre au point des AEP, des éléments probants suggèrent un manque de cohérence dans la mise en application et dans les simulations. Les exercices de simulation sont souvent sous-financés, mal coordonnés et peu adaptés à des scénarios d'urgence réalistes. Dans certaines régions, les principaux acteurs ne sont pas informés de leur rôle ou ne peuvent pas participer efficacement en raison de contraintes opérationnelles ou logistiques. De telles limitations systémiques compromettent les efforts de préparation aux situations d'urgence et exacerbent les vulnérabilités lors de crises réelles.

### 2.2. **Complexité de la coordination multi-acteurs**

2.2.1 Les interventions d'urgence en aéroport impliquent de manière intrinsèque de multiples parties prenantes — services anti-incendies et de secours, forces de police, services médicaux, exploitants aéroportuaires, services de la circulation aérienne, autorités municipales et forces de sécurité nationales. L'efficacité d'un plan d'urgence repose sur la compréhension commune de ces entités, leur interopérabilité et leur accès aux ressources.

2.2.2 Si les orientations actuelles de l'OACI prônent une approche coordonnée et multi-risques, des défis pratiques subsistent. De nombreux États peinent à organiser des formations multi-acteurs ou des simulations réalistes faute de moyens financiers, logistiques ou institutionnels. Le renforcement des capacités mené par l'OACI et la collaboration régionale pourraient jouer un rôle clé pour combler cette lacune.

### 2.3. **Justification de l'orientation mondiale**

2.3.1 La recrudescence des urgences transfrontalières – telles que les épidémies ou les menaces sécuritaires – justifie une harmonisation des AEP à l'échelle mondiale. Une réorientation du soutien de l'OACI et l'institutionnalisation de plateformes d'échanges entre pairs – conformément aux critères de l'Assemblée pour les sujets nécessitant une coordination mondiale – pourraient y contribuer.

## 3. **CONCLUSION**

3.1 La préparation aux situations d'urgence en aéroport n'est plus une priorité uniquement locale — elle constitue désormais un impératif mondial. En l'absence d'exercices multi-acteurs réguliers, d'une intégration effective des services d'urgence et de cadres de mise en œuvre soutenus par l'OACI, des lacunes majeures continueront de compromettre la capacité collective à répondre efficacement aux crises. Un nouvel effort mondial est nécessaire pour consolider la planification des situations d'urgence en aéroport en tant que mécanisme de sécurité standardisé, rigoureusement éprouvé et inclusif.

— FIN —