



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

ONZIÈME RÉUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE DE LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI-DGCA/11)

Le Caire, Égypte, 27-31 juillet 2026

Point 3 de l'ordre du jour : État des performances dans la région AFI – Rapport de l'OACI

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
Cette note de travail présente les progrès réalisés dans la mise en œuvre des résultats de la réunion AFI-DGCA/10 et donne un aperçu des performances de l'aviation dans la région Afrique-Océan Indien (AFI) durant la période 2021–2025. Elle met en lumière des améliorations mesurables en lien avec les objectifs stratégiques de l'OACI, tout en identifiant les lacunes restantes dans la mise en œuvre qui nécessitent une attention prioritaire de la part des États et des parties prenantes régionales. La note fait également état des principaux résultats des dernières réunions de l'APIRG, du RASG-AFI et de l'AASPG, et propose des actions pour accélérer davantage la mise en œuvre à travers la région. La suite à donner est présentée au paragraphe 3 de la présente note de travail.	
RÉFÉRENCE(S)	• GASP, GANP et GAsEP ; • Plan régional de navigation aérienne et Plan régional de sécurité de l'aviation ; • Résultats de la réunion AFI-DGCA/10 ; et • Rapports de la réunion conjointe APIRG/27 & RASG-AFI/10 et de la réunion AASPG/1.
Objectifs stratégiques	A. Chaque vol est sûr et sécurisé ; B. L'aviation est durable sur le plan environnemental ; C. L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous ; D. Aucun pays laissé de côté ; E. La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis ; et F. Le développement économique du transport aérien garantit la prospérité économique et le bien-être de la société pour tous.

1. INTRODUCTION

1.1. La réunion des Directeurs généraux des Autorités de l'aviation civile constitue le principal forum régional

permettant d'examiner les performances du secteur de l'aviation, de traiter les défis communs, d'harmoniser les approches régionales et d'identifier les actions prioritaires en faveur du développement durable de l'aviation civile dans la région Afrique–Océan Indien (AFI). À travers cette plateforme de collaboration, l'OACI, les États membres et les organisations partenaires travaillent ensemble afin de renforcer l'aviation civile en tant que moteur du développement socio-économique, de la connectivité et de l'intégration économique.

1.2. La mise en œuvre continue du Plan d'activités de l'OACI à travers les plans opérationnels des Bureaux régionaux, conjuguée aux efforts soutenus des États membres et des autres parties prenantes dans le cadre des Objectifs stratégiques et des Facilitateurs prioritaires de l'OACI, a contribué à l'amélioration des performances des États dans tous les domaines liés à l'aviation au cours des dernières années. Bien que des progrès importants aient été réalisés dans plusieurs domaines, des défis majeurs en matière de mise en œuvre subsistent et nécessitent un engagement soutenu de la part des États et des parties prenantes.

1.3. Cette note fournit :

- a. une mise à jour sur l'état de mise en œuvre des résultats de la 10^e Réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile de la Région AFI (AFI-DGCA/10) ;
- b. les principales réalisations ayant contribué à l'amélioration des performances de l'aviation dans la région AFI entre 2021 et 2025 ;
- c. un résumé des principaux résultats des réunions APIRG/27, RASG-AFI/10 et AASPG/1 ; et
- d. les actions prioritaires visant à accélérer davantage la mise en œuvre des Objectifs stratégiques de l'OACI dans l'ensemble de la région.

2. DISCUSSIONS

2.1. SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE LA 10^e RÉUNION DES DGCA DE LA RÉGION AFI

La Dixième réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile de la région Afrique-océan Indien s'est tenue dans le cadre de la neuvième édition de la Semaine de l'aviation de la région AFI, qui a eu lieu à Libreville, au Gabon, du 15 au 19 juillet 2024.

2.1.1. Les principaux résultats de la réunion AFI-DGCA/10 ont porté sur les points suivants :

- Priorités mondiales et régionales ;
- Rapport de l'OACI sur l'état des performances dans la région AFI ;
- Point sur les plans régionaux (ANP-AFI, RASP-AFI) et sur les réunions d'APIRG et du RASG-AFI ;
- Renforcement des capacités et égalité du genre ;
- Célébration du 80^e anniversaire de l'OACI ; et
- Année des initiatives de facilitation.

2.1.1.1. Depuis l'AFI-DGCA/10, des progrès notables ont été accomplis grâce à la résolution d'une SSC (Significant Safety Concerns – Préoccupation significative de sécurité) et d'une SSeC (Significant Security Concerns – Préoccupation significative de sûreté), à une participation accrue des experts des États aux activités de l'AASPG, à l'élargissement des programmes de renforcement des capacités dans 21 États, ainsi qu'à l'organisation réussie du Forum régional sur la facilitation (FAL) et des activités connexes en matière de facilitation.

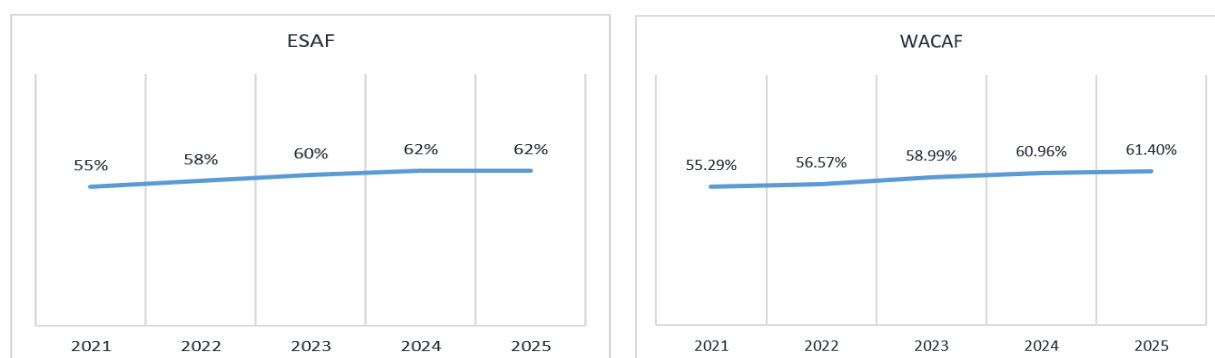
2.1.1.2. Malgré ces réalisations, plusieurs recommandations de l'AFI-DGCA/10 nécessitent une attention soutenue. Une plus grande implication des Directeurs généraux des autorités de l'aviation civile ainsi que des dirigeants de l'industrie aéronautique dans les activités de l'AASPG demeure indispensable afin de renforcer l'appropriation régionale et la prise de décision. Des améliorations sont également nécessaires en ce qui concerne la soumission et la qualité des contributions des États aux mécanismes de notification de l'OACI, notamment pour les données relatives à la navigation aérienne, au transport aérien et aux statistiques. Il convient également d'élargir la participation au CORSIA et de renforcer l'utilisation des outils de notification en ligne de l'OACI, en particulier ASBU et AANDD, afin de soutenir un suivi efficace des activités de mise en œuvre au niveau régional.

2.1.1.3. L'état d'avancement de la mise en œuvre des résultats adoptés par l'AFI-DGCA/10 est présenté à l'Appendice A de la présente note.

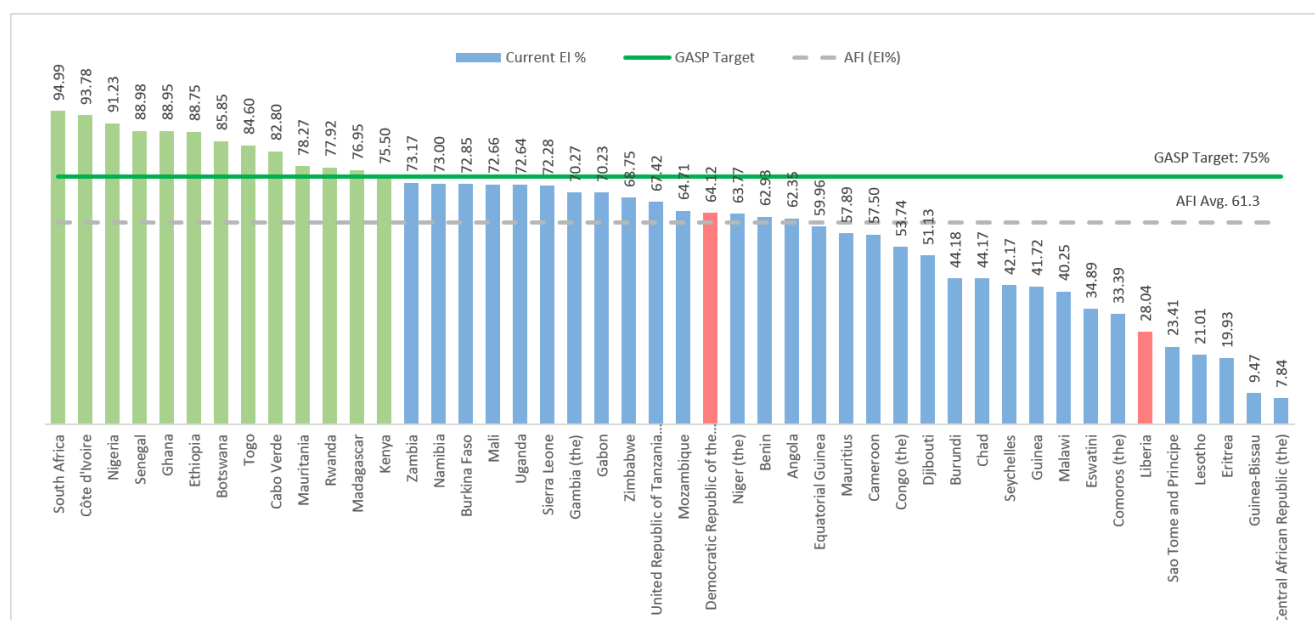
2.2. PERFORMANCES DE L'AVIATION DANS LA RÉGION AFI POUR LA PÉRIODE 2021-2025

2.2.1. Système de supervision de la sécurité de l'aviation des États

2.2.1.1. Depuis le lancement du programme USOAP-CMA, 46 des 48 États de la région AFI ont fait l'objet d'au moins une activité de l'USOAP-CMA, tandis que deux États n'ont pas encore bénéficié d'une telle activité. En juillet 2026, le taux moyen de mise en œuvre effective (EI) de la région AFI dans le cadre de l'USOAP-CMA s'établit à 61,13 %, contre une moyenne mondiale de 70,41 %. Bien que la région continue d'enregistrer des progrès réguliers, son niveau global de mise en œuvre demeure inférieur à la moyenne mondiale. Conformément au Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP) et au Plan régional AFI pour la sécurité de l'aviation (AFI-RASP), les États sont encouragés à atteindre un taux de mise en œuvre effective (EI) d'au moins 75 %. À ce jour, 29,2 % des États de la région AFI (soit 14 sur 48) ont atteint cet objectif, ce qui témoigne de progrès encourageants tout en confirmant que des efforts importants restent nécessaires à l'échelle de la région.



2.2.1.2. Le graphique et le tableau ci-dessous présentent les résultats actuels du USOAP CMA des États de la région AFI, y compris les résultats préliminaires des activités USOAP CMA menées en 2026 au Nigéria et en Afrique du Sud.



2 États ayant des SSC

13 États de la région AFI ayant atteint un taux EI > 75 %

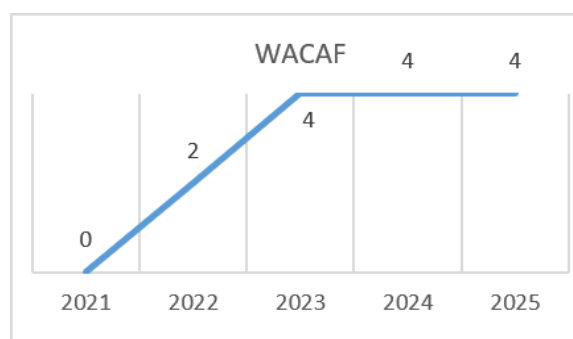
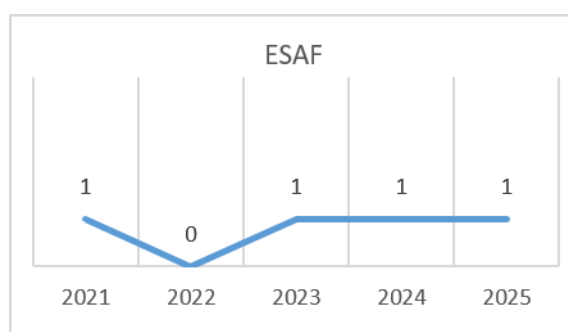
Source : Plateforme en ligne (OLF) USOAP-CMA et, pour l'Afrique du Sud et le Nigeria, les résultats préliminaires du programme USOAP-CMA de 2026

États avec un taux de EI < 75 %	70,8 %	Zone ESAF	Angola, Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Eswatini, Lesotho, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Zambie et Zimbabwe
		Zone WACAF	Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Gabon, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Niger, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sierra Leone, Tchad
États avec un taux de EI compris entre 75 % et 85 %	12,5 %	Zone ESAF	Kenya, Madagascar et Rwanda
		Zone WACAF	Cabo Verde, Mauritanie, Togo
États avec un taux de EI ≥ 85 %	16,7 %	Zone ESAF	Afrique du Sud, Botswana et Éthiopie
		Zone WACAF	Cote d'Ivoire, Ghana, Nigeria, Sénégal

*Les informations comprennent les résultats des activités USOAP-CMA de 2026

2.2.2. Préoccupations significatives de sécurité (SSC)

- 2.2.2.1. La Région AFI a continué de réduire le nombre de préoccupations significatives de sécurité (SSC) non résolues. À la suite de la résolution avec succès de la SSC identifiée au Zimbabwe en juillet 2026, il reste quatre SSC non résolues dans deux États. Ces préoccupations concernent principalement la conception, la validation et la supervision des procédures de vol aux instruments (IFP), ainsi que l'inspection en vol des aides à la navigation (NAVAID) dans ces deux États. Les Bureaux régionaux de l'OACI, en coordination avec les autres parties prenantes, continuent d'apporter leur appui et leurs orientations aux États concernés afin de remédier à ces insuffisances.
- 2.2.2.2. En outre, deux SSC préliminaires identifiées dans le cadre des activités du Programme universel d'audit de la supervision de la sécurité – Approche de surveillance continue (USOAP CMA) menées en 2025 et 2026, concernant respectivement la délivrance des licences du personnel (PEL) et les services de navigation aérienne (ANS), ont été résolues avec succès avant leur publication. Cela démontre l'efficacité croissante de l'engagement proactif entre l'OACI et les États membres pour remédier aux déficiences de sécurité à un stade précoce.
- 2.2.2.3. Malgré ces évolutions positives, plusieurs États continuent de faire face à des défis structurels qui compromettent la pérennité de leurs systèmes de supervision de la sécurité, notamment une pénurie d'inspecteurs qualifiés, des ressources financières limitées ainsi que des infrastructures et équipements aéronautiques vieillissants. Pour faire face à ces contraintes, les États concernés (présentant des SSC) se sont engagés à mettre en œuvre les plans de mesures correctives pertinents, axés sur la modernisation des infrastructures de navigation aérienne, l'approbation des procédures de vol aux instruments (IFP), l'étalonnage des aides à la navigation (NAVAID), ainsi que le renforcement des capacités du personnel des autorités de l'aviation civile.



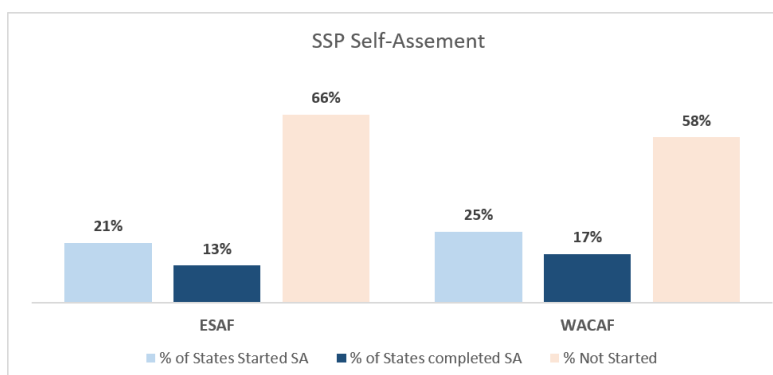
2.2.3. Programme national de sécurité

2.2.3.1. En ce qui concerne le Programme national de sécurité (PNS), il convient de noter que le bulletin électronique de l'OACI EB 2026/4, daté du 30 janvier 2026, confirme que les nouvelles questions de protocole de gestion de la sécurité, couvrant le PNS et les systèmes de gestion de la sécurité (SMS), seront applicables à toutes les activités USOAP-CMA menées à compter du 1^{er} août 2026. Un nouveau domaine d'audit du programme USOAP-CMA a été établi afin d'évaluer la mise en œuvre effective du PNS de l'État, pour lequel un taux EI spécifique sera attribué. Les questions de protocole relatives aux SMS seront évaluées dans les domaines opérationnels applicables.

2.2.3.2. L'objectif 3 du GASP 2026–2028 (Doc. 10004) — Établir et gérer des programmes nationaux de sécurité, exige :

- **Cible 3.1** - Tous les États doivent évaluer le niveau de mise en œuvre de leur PNS d'ici 2026, en utilisant le système d'auto-évaluation disponible sur le cadre en ligne (OLF) USOAP-CMA.
- **Cible 3.2** - Tous les États doivent mettre en place un PNS d'ici 2028, notamment un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) et un cadre pour la protection des données et des informations sur la sécurité.

2.2.3.3. En ce qui concerne la Cible 3.1, l'état d'avancement de l'auto-évaluation du PNS sur l'OLF USOAP-CMA dans la région AFI se présente comme suit :

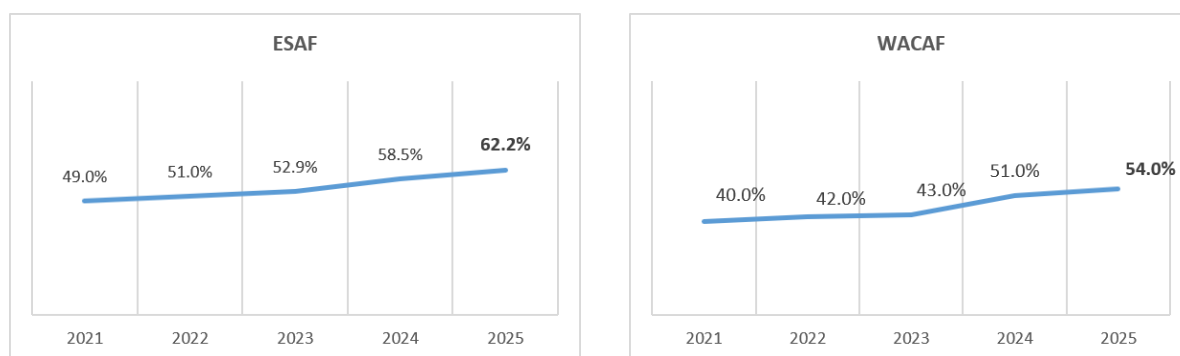


Source : OLF USOAP-CMA Juin 2026

2.2.3.4. Au regard des taux actuels de mise en œuvre, il est peu probable que la Région AFI atteigne la Cible 3.1 du GASP d'ici à la fin de 2026, à moins que les États n'accélèrent considérablement l'achèvement de leur autoévaluation du Programme national de sécurité (SSP). En juin 2026, seuls 23 % (11) des États avaient entamé cette autoévaluation (SA), tandis que seulement 15 % (7) l'avaient achevée. En conséquence, 41 États (20 relevant du Bureau régional WACAF et 21 du Bureau régional ESAF) n'ont pas encore finalisé cette étape essentielle, préalable à la mise en place d'un Programme national de sécurité efficace. La non-réalisation de l'autoévaluation compromettra non seulement l'atteinte de la Cible 3.1, mais retardera également les progrès vers la Cible 3.2, qui prévoit que tous les États aient établi un SSP d'ici à 2028. L'accélération de la mise en œuvre des Programmes nationaux de sécurité doit donc demeurer l'une des plus hautes priorités régionales en matière de sécurité aérienne.

2.2.3.5. Ces cibles constituent un ajustement par rapport à l'édition 2023-2025 du GASP, qui reconnaissait la disponibilité limitée de données de référence mondiales sur la mise en œuvre des PNS à l'échelle mondiale. Pour que la région atteigne la Cible 3.1 du GASP, les États sont invités à achever prioritairement l'auto-évaluation de leur PNS sur le cadre en ligne (OLF) USOAP-CMA, avant la fin de l'année 2026.

2.2.3.6. Sur la base des données communiquées dans iSTARS entre 2021 et 2025, les États de la région AFI ont accompli des progrès mesurables dans le niveau de mise en œuvre du PNS, avec une augmentation cumulée d'environ 13,6 %. Toutefois, compte tenu du taux moyen annuel actuel d'amélioration, aucune des deux sous-régions n'est en bonne voie pour atteindre le niveau de mise en œuvre requis afin d'atteindre la Cible 3.2 du GASP d'ici 2028. Les figures ci-dessous montrent que le niveau actuel de mise en œuvre du PNS s'établit à 62,2 % dans la zone ESAF (en hausse de 13,2 %) et à 54 % dans la zone WACAF (en hausse de 14,0 %).



Source : iSTARS, d'après les données communiquées par les États

2.2.3.7. Malgré les efforts continus de l'OACI et des autres parties intéressées pour fournir aux États un soutien à la mise en œuvre, les progrès vers la réalisation de l'Objectif 3 du GASP dans la région AFI restent lents. Un engagement renforcé des États, en particulier pour garantir des ressources suffisantes à la mise en œuvre du PNS, sera essentiel pour accélérer les progrès. Il convient donc de considérer l'accélération de la mise en œuvre du PNS comme une priorité régionale immédiate.

2.2.4. Plan national de sécurité de l'aviation

2.2.4.1. L'Objectif 5 de l'édition 2026-2028 du GASP, Cible 5.3, appelle tous les États à publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) actualisé d'ici 2027, en tenant compte du GASP et de leurs RASP correspondants.

- Zone ESAF (7 États) : Botswana, Éthiopie, Kenya, Namibie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie et Rwanda.
- Zone WACAF (9 États) : Bénin, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Sénégal, Sierra Leone, Tchad et Togo.
- À noter que la Gambie et le Rwanda ont déjà harmonisé leur Plan national pour la sécurité de l'aviation (NASP) avec l'édition 2026–2028 du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP), témoignant ainsi d'une mise en œuvre anticipée du cadre mondial actualisé.

2.2.5. Aérodrômes

Certification des aérodrômes

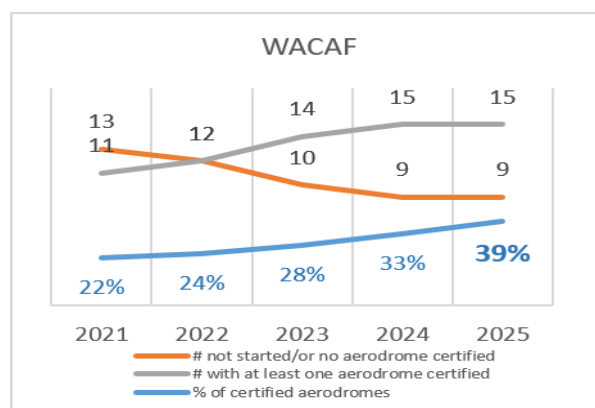
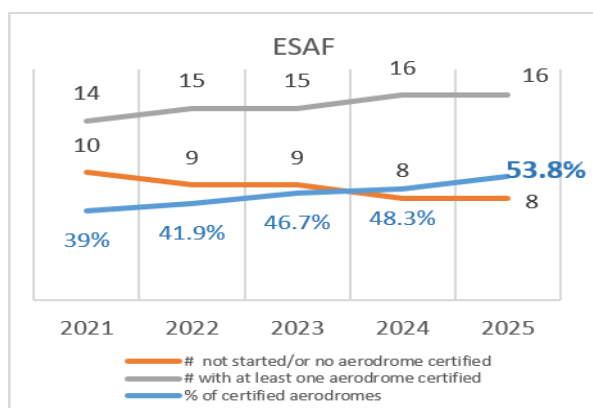
2.2.5.1. Les États sont tenus de certifier les aérodrômes utilisés pour les opérations internationales conformément aux spécifications contenues dans l'Annexe 14 de l'OACI, ainsi qu'aux autres spécifications pertinentes de l'OACI, au moyen d'un cadre réglementaire approprié. Au 31 décembre 2025, 53,7 % des aérodrômes internationaux admissibles de la région ESAF et 39 % de ceux de la région WACAF avaient été certifiés. Les activités de certification devraient se poursuivre tout au long de 2026, avec de nouvelles améliorations attendues dans les deux sous-régions..

2.2.5.2. L'augmentation constante du nombre d'aérodrômes certifiés dans la région AFI témoigne de l'engagement croissant des États membres à renforcer la supervision de la sécurité des aérodrômes et à investir dans les infrastructures aéroportuaires.

2.2.5.3. Les progrès ont été soutenus par :

- les missions d'assistance à la mise en œuvre de l'OACI ;
- l'assistance entre pairs entre les États membres ;
- les activités de renforcement des capacités dispensées par l'OACI et les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ; et
- des initiatives complémentaires telles que le Programme Airport Excellence (APEX) in Safety.

Ensemble, ces initiatives ont renforcé les capacités techniques et accéléré les efforts de certification dans l'ensemble de la région.



2.2.5.4. Malgré les progrès encourageants enregistrés, la certification des aérodrômes dans la région AFI continue de se heurter à plusieurs défis persistants. Il s'agit notamment des éléments suivants :

- Contraintes liées aux infrastructures : infrastructures vieillissantes ou non conformes aux exigences applicables ;
- Contraintes institutionnelles : insuffisance de personnel technique qualifié ; faiblesses dans la supervision réglementaire ; retard dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) actualisées de l'OACI ; capacités limitées en matière de gestion de la sécurité et de documentation ;

- c) Contraintes financières : ressources financières insuffisantes, en particulier pour les aéroports de petite taille ou appartenant à l'État, afin de réaliser les mises à niveau obligatoires.

États n'ayant <u>pas entamé le processus de certification</u> /ou aucun aéroport certifié	Zone ESAF	9	Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Lesotho, Malawi, Seychelles, Somalie, Soudan du Sud
	Zone WACAF	9	Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Tchad
États ayant entamé le processus de certification, mais tous les aéroports internationaux n'ont pas encore été certifiés	Zone ESAF	10	Angola, Botswana, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Mozambique, Namibie, Tanzanie, Zambie, Zimbabwe
	Zone WACAF	7	Burkina Faso, Cameroun, Congo, Gabon, Mali, Mauritanie, Niger
États avec tous les aéroports internationaux certifiés	Zone ESAF	5	Afrique du Sud, Eswatini, Maurice, Ouganda, Rwanda
	Zone WACAF	8	Bénin, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo

- 2.2.5.5. Pour relever ces défis, il sera nécessaire de maintenir un engagement politique soutenu, de poursuivre les investissements et de renforcer la coopération technique aux niveaux national et régional.

Sécurité des pistes

- 2.2.5.6. La sécurité des pistes demeure une priorité régionale compte tenu de la persistance, à l'échelle mondiale, des incursions sur piste, des sorties de piste et d'autres événements liés aux pistes. Afin de renforcer les performances en matière de sécurité des pistes, les États sont encouragés à mettre en place des équipes de sécurité des pistes (Runway Safety Teams – RST) multidisciplinaires, à promouvoir une identification systématique des dangers et à mettre en œuvre des mesures d'atténuation appropriées, conformément aux orientations de l'OACI.

- 2.2.5.7. À la fin de l'année 2025, 31 aéroports internationaux de la région ESAF (49,2 %) et 23 aéroports internationaux de la région WACAF (43 %) avaient mis en place des équipes de sécurité des pistes (RST) efficaces. Bien que des progrès continuent d'être réalisés, le niveau de mise en œuvre demeure inférieur à celui requis pour garantir une gestion systématique de la sécurité des pistes dans l'ensemble de la Région. Les Bureaux régionaux de l'OACI, en collaboration avec les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) (par exemple : CASSOA, SASO, URSAC, ASSA-AC, BAGASOO) et les partenaires de l'industrie, continuent d'appuyer les États membres au moyen d'ateliers régionaux, d'une assistance technique et du suivi des indicateurs clés de performance régionaux convenus.

Mise en œuvre du Format de compte rendu mondial (GRF) pour la communication des informations relatives à l'état de la surface des pistes et de la Cote de classification des aéronefs/Cote de classification des chaussées (ACR/PCR)

- 2.2.5.8. La mise en œuvre de la méthodologie harmonisée d'évaluation et de notification de l'état de la surface des pistes, applicable depuis novembre 2021, demeure en deçà des attentes malgré son importance pour la prévention des incidents liés aux pistes, en particulier ceux associés aux pistes contaminées. À la fin de l'année 2025, 44 États avaient signalé la mise en œuvre complète des exigences relatives au Global Reporting Format (GRF).

2.2.5.9. La mise en œuvre de la méthode Aircraft Classification Rating/Pavement Classification Rating (ACR/PCR) pour la notification de la résistance des chaussées, qui a remplacé la méthodologie traditionnelle Aircraft Classification Number/Pavement Classification Number (ACN/PCN) depuis novembre 2024, en est encore à un stade précoce. À la fin de l'année 2025, trois États de la région ESAF et un État de la région WACAF avaient signalé une mise en œuvre complète. Les Bureaux régionaux poursuivent les activités de sensibilisation visant à accélérer le niveau de mise en œuvre dans la région.

2.2.5.10. À l'appui de ces efforts, le Bureau régional ESAF a organisé, en collaboration avec la Southern African SASO, un atelier régional de sensibilisation sur la méthode ACR/PCR en Eswatini en juin 2026, tandis que le Bureau WACAF a organisé deux webinaires en décembre 2025.

Revues APEX

2.2.5.11. Le Programme APEX (Airport Excellence) en matière de sécurité, piloté par ACI Afrique en collaboration avec l'OACI et des partenaires de l'industrie, est un mécanisme volontaire d'évaluation par les pairs qui continue d'apporter un appui précieux pour améliorer la sécurité des aéroports et faciliter la conformité aux Normes et Pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI. Depuis son introduction en Afrique en 2011, environ 59 évaluations APEX ont été réalisées dans la Région, contribuant à l'amélioration des opérations d'aéroport et au soutien des activités de certification. Toutefois, les activités du programme ont diminué ces dernières années, ce qui a entraîné un nombre d'évaluations inférieur aux prévisions. L'élargissement du programme permettrait de renforcer davantage les efforts régionaux visant à améliorer les performances en matière de sécurité des aéroports et à soutenir les processus de certification.

2.2.6. Sécurité de l'espace aérien RVSM de la région AFI

2.2.6.1. La 18e évaluation des risques de collision (CRA) pour 2024 n'a pas encore été réalisée en raison des ajustements en cours du contrat avec le prestataire de services CRA.

2.2.6.2. La nouvelle administration d'ARMA recueille et analyse actuellement les données de sécurité relatives au RVSM pour la période 2024-2025, qui serviront de base à la CRA18 dont la publication est prévue plus tard cette année.

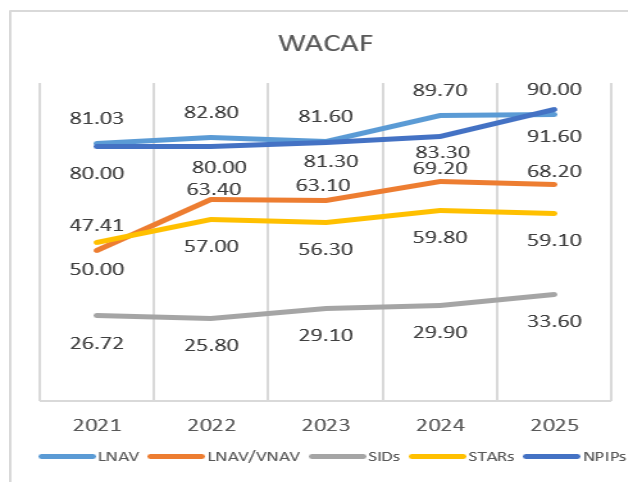
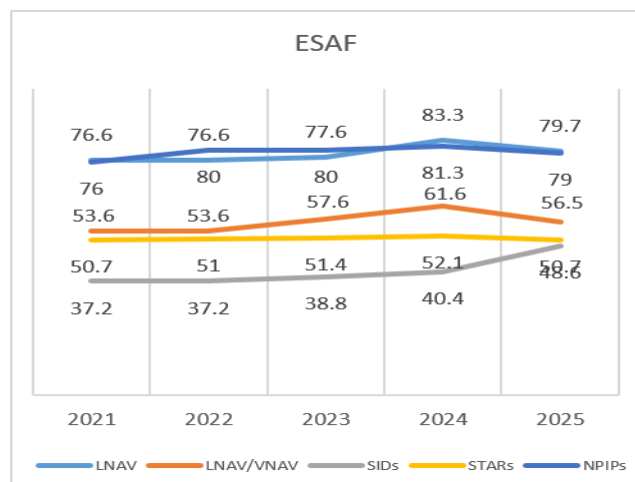
2.2.6.3. Conformément à la décision de l'AASPG/1, un Groupe d'étude sur l'ARMA a été établi en juin 2026 pour examiner et rendre compte du cadre de gouvernance en vigueur, des dispositions institutionnelles et du mandat opérationnel de l'ARMA.

2.2.7. Mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN)

2.2.7.1. La mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) a continué de progresser dans la Région AFI au cours de l'année 2025, bien que le rythme de cette mise en œuvre ait considérablement varié selon les différentes applications de la PBN. Le nombre d'États dotés d'un Plan national de mise en œuvre de la PBN a enregistré une légère hausse de 3,7 % pour atteindre 85 % en 2025 dans la région AFI. La proportion d'aéroports dotés de SID basées sur la PBN est passée de 38,8 % à 41,1 %, tandis que celle des aéroports dotés de STAR basées sur la PBN est passée de 51,4 % à 54,9 %.

2.2.7.2. Des progrès ont également été enregistrés dans la mise en œuvre des procédures d'approche PBN. À la fin de l'année 2025, le nombre d'aéroports dotés de procédures PBN avec APV (Baro-VNAV) a augmenté de 4,8 %, atteignant 62,4 %, tandis que le nombre d'aéroports disposant de procédures RNP APCH est passé de 77 % en 2024 à 84,85 % en 2025.

2.2.7.3. Les CCO/CDO, bien qu'elles restent l'application PBN la moins mise en œuvre dans la région, ont connu une augmentation de 6,2 % pour atteindre 18,4 % en 2025. Ce faible niveau de mise en œuvre montre que les États doivent encore améliorer les trajectoires de vol dans la zone terminale de leurs principaux aéroports afin d'accroître la capacité de l'espace aérien, d'améliorer l'efficacité des vols et de contribuer davantage à la réduction de l'impact de l'aviation sur l'environnement.

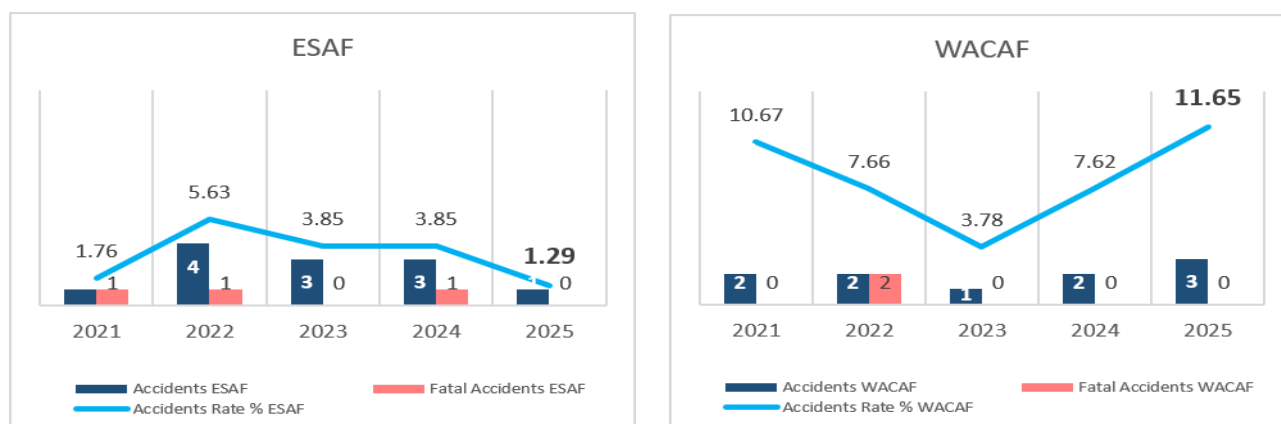


2025	Zone ESAF	Zone WACAF	Autres États/Remarques
NPPI	91,6	91,6	Burundi, Djibouti, Érythrée, Guinée-Bissau, Lesotho, République centrafricaine, Soudan du Sud
APCH RNP	79,7	84,8	Burundi, Érythrée, Eswatini, Sao Tomé, Somalie
APV	56,5	70,8	Certains sont équipés d'altimètres à distance et la navigation verticale barométrique (Baro-VNAV) ne peut être configurée.
STAR	50,7	61,3	Il est parfois impossible de concevoir des STAR en raison des espaces aériens exigus.
SID	48,6	33,6	Il est parfois impossible de concevoir des SID en raison des espaces aériens exigus.
CCO/CDO	18,4	18,4	

2.2.8. Accidents et incidents d'aviation

Taux d'accidents

- 2.2.8.1. En 2025, la zone ESAF a enregistré un accident impliquant des vols commerciaux réguliers effectués par des aéronefs de plus de 2 250 kg, ce qui correspond à un taux d'accidents de 1,29 par million de départs, soit un chiffre inférieur aux 3,85 enregistrés en 2021 et en 2024.
- 2.2.8.2. Le taux d'accidents dans la région WACAF s'est établi à 11,65 accidents par million de départs, sur la base d'un total de 257 407 départs, ce qui représente une augmentation par rapport à 2024 (7,62). Étant donné que le volume du trafic commercial régulier demeure relativement faible dans la région WACAF, de faibles variations du nombre d'accidents peuvent entraîner d'importantes fluctuations du taux d'accidents d'une année à l'autre.
- 2.2.8.3. Dans l'ensemble, le taux d'accidents de la région AFI en 2025, pour les opérations commerciales régulières effectuées avec des aéronefs de plus de 2 250 kg, s'est établi à 3,88 accidents par million de départs, ce qui demeure supérieur à la moyenne mondiale de 2,23.
- 2.2.8.4. Bien que le taux d'accidents de la région reste supérieur à la moyenne mondiale, l'absence d'accidents mortels impliquant des opérations commerciales régulières constitue un signe encourageant d'une amélioration des performances en matière de sécurité.



Taux d'accidents mortels

- 2.2.8.5. La vision du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) est d'atteindre et de maintenir l'objectif de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà.
- 2.2.8.6. En 2025, la région AFI a enregistré zéro accident mortel sur les vols commerciaux réguliers avec des aéronefs de plus de 2 250 kg, contre un accident mortel enregistré en 2024. Par conséquent, la région AFI a enregistré un taux d'accidents mortels nul en 2025, marquant une étape importante et illustrant les progrès accomplis en faveur de la sécurité aérienne dans la région.



Catégories d'événements à risque élevé

2.2.8.7. Sur la base de l'analyse des rapports d'enquête sur les accidents et incidents, des systèmes de notification obligatoire et volontaire des événements de sécurité, des activités de supervision de la sécurité ainsi que des analyses régionales de la sécurité réalisées entre 2013 et 2025, l'AASPG a identifié cinq catégories régionales de risques élevés (R-HRCs) nécessitant une attention prioritaire continue. Conformément au GASP 2026–2028, les risques opérationnels pour la sécurité ci-après demeurent les priorités régionales les plus élevées, telles qu'elles sont reflétées dans le AFI-RASP 2026–2028. :

- Impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
- Perte de contrôle en vol (LOC-I) ;
- Collision en vol (MAC) ;
- Sortie de piste (RE) ;
- Incursion sur piste (RI).

2.2.8.8. En outre, les catégories additionnelles suivantes de risques opérationnels pour la sécurité continuent de nécessiter une surveillance à l'échelle régionale. :

- Défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (hors groupe motopropulseur) (SCF-NP) ;
- Impacts d'oiseaux et risques fauniques ;
- Grand écart de hauteur (LHD) ;
- Contact anormal avec la piste (ARC) ;
- Assistance au sol (RAMP) ;
- Turbulences (TURB).

CAPACITÉ ET EFFICACITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

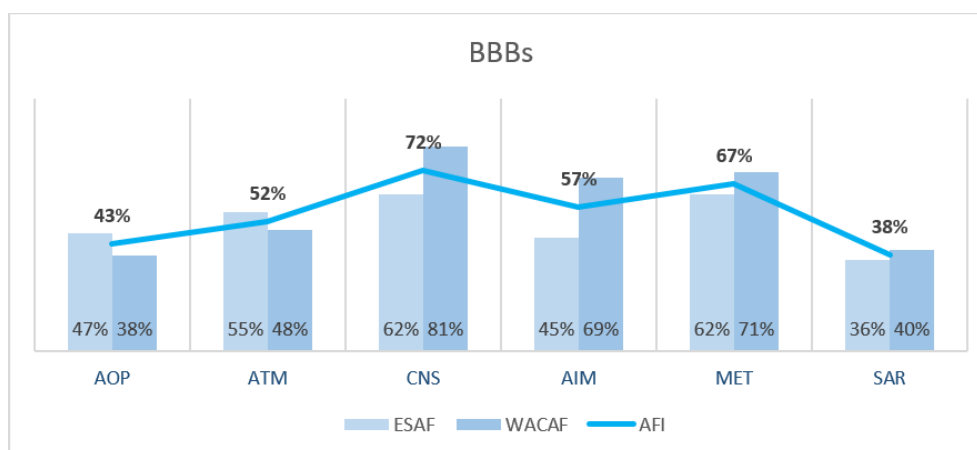
Les sections suivantes présentent l'état de la mise en œuvre des principales priorités en matière de navigation aérienne dans la Région AFI, en mettant en évidence les progrès réalisés dans la mise en œuvre des Blocs de Base (Basic Building Blocks – BBBs), des Améliorations par Blocs du Système de l'Aviation (Aviation System Block Upgrades – ASBUs), ainsi que dans la modernisation des infrastructures et des services de navigation aérienne.

2.2.9. État d'avancement de la mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB)

2.2.9.1. Les Éléments de Base (Basic Building Blocks – BBBs) constituent le socle de la fourniture sûre, efficace et interopérable du système de navigation aérienne. Ils définissent les capacités opérationnelles minimales requises pour permettre aux États de mettre en œuvre les Normes et Pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI dans les principaux domaines fonctionnels que sont les aéroports, la gestion du trafic aérien, les services de recherche et de sauvetage, la météorologie et la gestion de l'information.

L'état actuel de la mise en œuvre des BBBs dans la région AFI est présenté dans la figure et le tableau ci-dessous..

2.2.9.2. Reconnaisant l'importance de disposer de données fiables sur la mise en œuvre, la première réunion de l'AASPG (AASPG/1) a souligné la nécessité d'avoir une vision claire et précise de l'état réel de la mise en œuvre des BBB, et a demandé au Secrétariat de proposer un mécanisme visant à aider les États à assurer un suivi et un compte rendu cohérents de la mise en œuvre des BBB.



Source : Données OLF USOAP-CMA

Domaine	Zone	États
AIM (52,6%)	ESAF (44,5%)	<75% Somalie, Soudan du Sud, Burundi, Eswatini, Érythrée, Lesotho, Djibouti, Angola, Comores, Namibie, Zambie, Seychelles, Malawi, Mozambique, Botswana, Ouganda, Rwanda, Maurice, République-Unie de Tanzanie
		≥75% Kenya, Éthiopie, Afrique du Sud, Zimbabwe, Madagascar
	WACAF (59,7%)	<75% Guinée, Libéria, Guinée-Bissau, République démocratique du Congo, Tchad, Sao Tomé-et-Principe, Nigeria, République centrafricaine, Gambie, Cabo Verde, Ghana, Mauritanie, Guinée équatoriale
		≥75% Sierra Leone, Mali, Niger, Congo, Burkina Faso, Cameroun, Togo, Bénin, Côte d'Ivoire, Gabon, Sénégal
AOP (42,7%)	WACAF (39,2%)	<75% Libéria, Guinée, Sao Tomé-et-Principe, Guinée-Bissau, Congo, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sénégal, Cameroun, Tchad, Mali, Gabon, Guinée équatoriale, Nigeria, Bénin, Niger, Mauritanie, Burkina Faso, Gambie

		≥75%	Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Sierra Leone, Cabo Verde
	ESAF (46,7%)	<75%	Somalie, Soudan du Sud, Burundi, Lesotho, Comores, Seychelles, Eswatini, Mozambique, Djibouti, Malawi, Érythrée, Botswana, République-Unie de Tanzanie, Madagascar, Angola, Zambie, Zimbabwe
		≥75%	Namibie, Rwanda, Ouganda, Éthiopie, Kenya, Afrique du Sud, Maurice
ATM (52%)	WACAF (48%)	<75%	Libéria, République centrafricaine, Guinée-Bissau, Guinée, Sao Tomé-et-Principe, République démocratique du Congo, Nigeria, Tchad, Sénégal, Congo, Guinée équatoriale, Cameroun, Bénin, Cabo Verde, Sierra Leone
		≥75%	Côte d'Ivoire, Mali, Gambie, Burkina Faso, Ghana, Niger, Mauritanie, Togo, Gabon
	ESAF (55%)	<75%	Somalie, Soudan du Sud, Burundi, Eswatini, Érythrée, Seychelles, Namibie, Angola, Lesotho, Comores, Zimbabwe, Djibouti, Zambie, Ouganda, Malawi, Mozambique, Maurice, République-Unie de Tanzanie
		≥75%	Rwanda, Botswana, Kenya, Éthiopie, Afrique du Sud, Madagascar
CNS (53,3%)	ESAF (52,4%)	<75%	Somalie, Soudan du Sud, Burundi, Eswatini, Lesotho, Érythrée, Angola, Namibie, Mozambique, Malawi, Maurice, Zimbabwe, Éthiopie, Djibouti, Ouganda, Comores
		≥75%	Rwanda, Afrique du Sud, Kenya, Seychelles, Madagascar, Zambie, Botswana, République-Unie de Tanzanie
	WACAF (54,2%)	<75%	République démocratique du Congo, Guinée, Cameroun, Guinée-Bissau, Sao Tomé-et-Principe, Libéria, République centrafricaine, Nigeria, Guinée équatoriale, Tchad, Sierra Leone, Burkina Faso, Niger, Sénégal
		≥75%	Gambie, Bénin, Congo, Ghana, Mauritanie, Côte d'Ivoire, Mali, Cabo Verde, Gabon, Togo
MET (67%)	WACAF (71,1%)	<75%	Bénin, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Tchad, République démocratique du Congo, Guinée équatoriale, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Mauritanie, Nigeria, Niger, Sao Tomé-et-Principe, Sierra Leone
		≥75%	Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Sénégal, Togo
	ESAF (62%)	<75%	Somalie, Soudan du Sud, Burundi, Djibouti, Lesotho, Zimbabwe, Érythrée, Zambie, Éthiopie, Eswatini, Maurice, Namibie, Angola
		≥75%	Comores, Ouganda, Malawi, Rwanda, Seychelles, Kenya, République-Unie de Tanzanie, Afrique du Sud, Madagascar, Botswana, Mozambique
SAR (38%)	WACAF (36%)	<75%	Guinée équatoriale, République centrafricaine, Guinée-Bissau, Guinée, Congo, Tchad, République démocratique du Congo, Libéria, Bénin, Niger, Cameroun, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Gambie, Nigeria, Gabon, Burkina Faso, Mali, Togo, Cabo Verde
		≥75%	Côte d'Ivoire, Ghana, Mauritanie
	ESAF (40%)	<75%	Somalie, Soudan du Sud, Burundi, Érythrée, Zambie, Comores, Djibouti, Mozambique, Angola, Eswatini, Malawi, Zimbabwe, Seychelles, République-Unie de Tanzanie, Namibie, Lesotho, Botswana, Ouganda, Maurice, Kenya
		≥75%	Éthiopie, Madagascar, Rwanda, Afrique du Sud

Source : Données OLF USOAP-CMA

2.2.9.3. Bien que les niveaux de mise en œuvre varient selon les différents domaines fonctionnels, les résultats indiquent que d'importantes lacunes subsistent dans l'ensemble de la Région. Les principaux défis communs comprennent le manque de financement, les priorités nationales concurrentes, l'insuffisance de personnel technique qualifié ainsi qu'un fort taux de rotation des experts techniques. En outre, le niveau de collaboration régionale dans la planification et la mise en œuvre des projets de services de navigation aérienne (ANS) demeure faible.

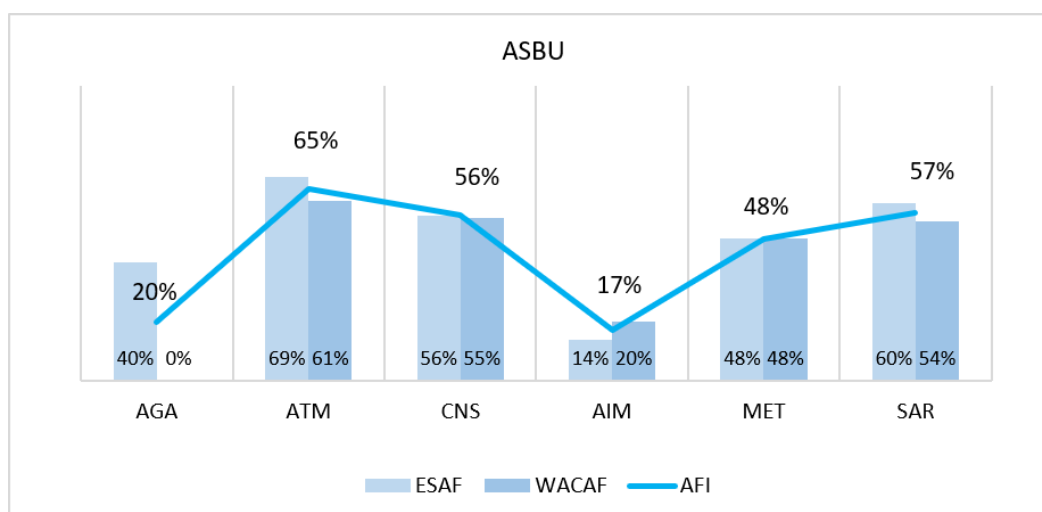
2.2.9.4. L'accélération de la mise en œuvre des BBB nécessitera un renforcement de la coopération régionale, une meilleure planification des projets ainsi qu'une mobilisation accrue des ressources. Les États sont encouragés à adopter des approches collaboratives pour la planification des infrastructures, à promouvoir l'harmonisation et l'interopérabilité des systèmes de navigation aérienne, à renforcer les capacités de gestion des projets et à intégrer les priorités en matière d'infrastructures aéronautiques dans les programmes nationaux de développement plus larges. Pour soutenir ces efforts, il est essentiel de limiter la rotation du personnel occupant les postes clés. En outre, des initiatives telles que le Sommet des Services de Navigation Aérienne (ANS Summit) peuvent faciliter la mise en œuvre des projets en mobilisant des partenariats financiers et techniques, favorisant ainsi une coopération renforcée et des résultats plus efficaces.

2.2.10. Mise en œuvre des éléments ABSU

2.2.10.1. La mise en œuvre des Aviation System Block Upgrades (ASBU) dans la région AFI demeure modeste. En 2025, le taux moyen de mise en œuvre s'établissait à 48 % dans les régions ESAF et WACAF, soit une augmentation de seulement 1 % par rapport à 2024. Bien que la mise en œuvre progresse progressivement, les résultats communiqués continuent de sous-estimer le niveau réel de mise en œuvre dans certains États en raison de la transmission incomplète des données. Comme l'a déjà souligné APIRG/26, l'amélioration de la qualité et de la ponctualité des rapports soumis par les États demeure essentielle pour obtenir une évaluation précise de la mise en œuvre à l'échelle régionale.

2.2.10.2. Afin d'améliorer les rapports, les Bureaux régionaux de l'OACI continuent d'appuyer les États au moyen d'ateliers régionaux et d'une assistance technique. À ce jour, environ 15 États de la région ESAF (63 %) transmettent leurs données de mise en œuvre au moyen du tableau de bord régional, tandis que 17 États de la région WACAF (71 %) ont soumis leurs données à l'aide des outils de notification actuellement en vigueur. Les efforts en cours visent à faire migrer l'ensemble des États et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) vers la plateforme AANDD. À cet effet, 152 participants issus des États WACAF et de l'industrie aéronautique ont été sensibilisés et familiarisés avec cette plateforme.

2.2.10.3. Les États sont vivement encouragés à mettre à jour régulièrement leurs données relatives à la mise en œuvre des ASBU au moyen du tableau de bord en ligne, afin de soutenir le suivi des performances régionales ainsi que les activités de planification.



Source : Données du volume III de l'eANP-AFI

2.2.11. Exploitation des aérodrômes (AOP)

- 2.2.11.1. Une équipe de projet dédiée, constituée dans le cadre de l'AASPG, a élaboré un guide de mise en œuvre de l'A-CDM comprenant une documentation normalisée et des modèles (templates) standardisés afin de faciliter la mise en œuvre de l'élément Partage d'informations (Information Sharing).
- 2.2.11.2. La mise en œuvre actuelle demeure inégale dans la Région, avec environ 40 % des aéroports éligibles ayant mis en œuvre l'A-CDM dans la Région ESAF, tandis que sa mise en œuvre n'a pas encore commencé dans la Région WACAF. Les États sont encouragés à accorder la priorité à la mise en œuvre de l'A-CDM, en particulier dans les aéroports répondant au seuil de densité moyenne du trafic, conformément aux orientations fournies.

2.2.12. Gestion du trafic aérien (ATM)

Projets liés à l'organisation et à la gestion de l'espace aérien

- 2.2.12.1. La modernisation de l'organisation et de la gestion de l'espace aérien s'est poursuivie dans la région AFI au cours de l'année 2025 grâce à la mise en œuvre de l'Espace Aérien à Routes Libres (Free Route Airspace – FRA), des Routes Préférées par les Usagers (User Preferred Routes – UPR) et des opérations de routes directes (Direct Route Operations). À la fin du mois de décembre 2025, le FRA local avait été mis en œuvre dans six des neuf (6/9) FIR de la région WACAF et dans six des vingt-deux (6/22) FIR de la région ESAF, tandis qu'environ 80 % des FIR de la région AFI offrent désormais des opérations de routes directes.
- 2.2.12.2. La mise en œuvre des Routes Préférées par les Usagers (UPR) a continué de produire des avantages opérationnels tangibles. À la suite de la mise en service de 37 UPR dans la région WACAF le 31 octobre 2025, neuf (9) UPR supplémentaires sont devenues opérationnelles au cours du premier trimestre 2026, portant leur nombre total à 46. Ces routes ont généré des avantages significatifs pour les usagers de l'espace aérien, notamment des économies de carburant, une réduction du temps de vol et une diminution des retards dans les aéroports. Parallèlement, la région ESAF a lancé des essais d'UPR, avec douze (12) routes identifiées et validées dans le cadre de ces essais.
- 2.2.12.3. Les progrès en matière de coopération civilo-militaire et de mise en œuvre du concept d'Utilisation Flexible de l'Espace Aérien (Flexible Use of Airspace – FUA) demeurent limités. Les enquêtes régionales menées en 2025 ont enregistré des taux de réponse de 63 % dans la région WACAF et de 50 % dans la région ESAF. Le niveau de mise en œuvre du FUA reste faible, les espaces aériens à usage spécial fixes (zones dangereuses, interdites ou réglementées) étant toujours établis autour des principaux aéroports internationaux. Cette situation entrave l'optimisation des trajectoires de départ et d'arrivée des aéronefs et affecte la sécurité, l'efficacité des vols ainsi que les performances de la gestion du trafic aérien (ATM). Les États sont encouragés à prendre des initiatives plus proactives afin de renforcer la coopération et la collaboration civilo-militaires en vue d'une meilleure organisation et gestion de l'espace aérien commun.

2.2.12.4. La mise en œuvre des trajectoires de départ et d'arrivée fondées sur la Navigation Basée sur les Performances (Performance-Based Navigation – PBN), avec un profil vertical continu aux aéroports internationaux, demeure également limitée. Le taux de mise en œuvre des procédures de départ normalisé aux instruments (Standard Instrument Departure – SID) avec opérations de montée continue (Continuous Climb Operations – CCO) relevant de l'ASBU APTA B0/5, ainsi que des procédures normalisées d'arrivée aux instruments (Standard Terminal Arrival – STAR) avec opérations de descente continue (Continuous Descent Operations – CDO) APTA B0/4, est de 18,4 % dans la région AFI. L'élargissement de la mise en œuvre de ces procédures contribuerait à accroître la capacité des pistes, à améliorer l'efficacité des vols, ainsi qu'à réduire la consommation de carburant et les émissions.

Capacités des systèmes ATM

2.2.12.5. 67 % des États de la région AFI ont mis en place des systèmes ATM dotés de fonctionnalités avancées, notamment des outils de détection et d'alerte des conflits ATC, des filets de sécurité, des dispositifs de suivi du respect des routes et de la conformité, ainsi qu'un système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité. Ce système de haute technologie a contribué à renforcer la sécurité tout en améliorant la prestation des services de contrôle aérien.

2.2.13. Gestion des informations aéronautiques (AIM)

Mise en œuvre des éléments ASBU dans le domaine AIM

2.2.13.1. Sur la base des données communiquées par les États membres, l'état d'avancement de la mise en œuvre des éléments ASBU DAIM est resté inchangé entre 2023 et 2025. L'état de la mise en œuvre actuelle est de 48% pour les éléments ASBU DAIM B1/1 - *Fourniture de données et d'informations aéronautiques à qualité garantie*, 27% pour B1/2 - *Fourniture d'ensembles de données numériques de publication d'informations aéronautiques (AIP)*, et 50% pour B1/7 - *Améliorations des NOTAM*,.. Les éléments DAIM B1 restants (B1/3 à B1/6) relatifs aux ensembles de données numériques ne sont pas encore mis en œuvre dans la région.

Projet AIM RBIS (Soutien à la mise en œuvre axée sur les résultats dans le domaine AIM)

2.2.13.2. Afin d'accélérer la mise en œuvre, l'OACI poursuit son appui aux États dans le renforcement des capacités du personnel des autorités de l'aviation civile en matière de réglementation et de supervision du système de management de la qualité (QMS), du modèle d'échange d'informations aéronautiques (AIXM), de l'AIP électronique (eAIP) et des données de terrain et d'obstacles (TOD), ainsi que du personnel des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et des exploitants d'aéroports pour la mise en œuvre des systèmes et services connexes. Une documentation générique et des éléments d'orientation de mise en œuvre sont fournies aux États.

2.2.13.3. De 2023 à 2025, les États suivants ont bénéficié d'une assistance : le Bénin, la Côte d'Ivoire, la République démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée, le Libéria, la Mauritanie, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo. À la suite de l'assistance apportée à la Guinée, au Libéria et à la Sierra Leone, leur ANSP (Roberts FIR) a réalisé des progrès considérables dans la mise en œuvre, avec la certification ISO du système de management de la qualité (QMS) et l'acquisition en cours de la base de données AIXM et du système eAIP.

2.2.14. Communication, Navigation et Surveillance (CNS)

La mise en œuvre des modules ASBU relatifs aux systèmes CNS dans la région AFI se poursuit de façon satisfaisante, en particulier pour le déploiement de l'AMHS, de l'ADS-B et de la navigation basée sur le GNSS.

Néanmoins, des efforts supplémentaires demeurent nécessaires afin d'accélérer la mise en œuvre des liaisons de données et de moderniser les infrastructures de soutien.

Communication

2.2.14.1. La migration du RSFTA (AFTN) vers le Système de messagerie ATS (AMHS) s'est poursuivie au cours de la période considérée, le taux de mise en œuvre atteignant 75 % pour les États de la région ESAF et 60 % pour ceux de la région WACAF. En revanche, la mise en œuvre des liaisons de données ATN/IPS demeure limitée.

2.2.14.2. La cadence de mise en œuvre des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) est satisfaisante, la plupart des FIR étant équipées pour les CPDLC et fournissant un service de liaison de données aux flottes équipées.

Navigation

2.2.14.3. La mise en œuvre du GNSS dans la région AFI continue de progresser, permettant le déploiement progressif de la Navigation fondée sur les performances (PBN) pour les opérations en route dans l'ensemble de la Région. Bien que les aides conventionnelles à la navigation, telles que le VOR, le DME et l'ILS, continuent d'assurer un soutien opérationnel, notamment pour les approches de précision sur certains aérodromes, les États effectuent progressivement leur transition vers la navigation par satellite, conformément aux orientations de l'OACI.

Surveillance

2.2.14.4. La région AFI a connu une expansion significative de la couverture ADS-B, en particulier en Afrique de l'Ouest et en Afrique australe, contribuant ainsi à combler les lacunes en matière de surveillance dans les espaces aériens éloignés et océaniques. Bien que le taux d'équipement des aéronefs en transpondeurs Mode S soit en augmentation, leur mise en œuvre complète n'a pas encore été réalisée, ce qui limite la pleine concrétisation des avantages de l'intégration de l'ADS-B. Cette progression est soutenue par des initiatives menées au niveau régional, en collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des partenaires de l'industrie.

2.2.15. Services météorologiques (MET)

Principales réalisations dans le domaine MET

Au cours de la période considérée, l'OACI a continué d'apporter son soutien aux États membres afin de renforcer les services de météorologie aéronautique, grâce à une assistance ciblée à la mise en œuvre, à des exercices régionaux et à des initiatives de renforcement des capacités. Les domaines prioritaires comprenaient la planification des mesures d'urgence relatives aux cendres volcaniques, la disponibilité des informations OPMET, les performances des SIGMET, la supervision de la sécurité, les systèmes de gestion de la qualité (QMS), la météorologie de l'espace ainsi que la mise en œuvre de l'Amendement 82 à l'Annexe 3.

Amélioration de la diffusion d'informations relatives aux cendres volcaniques

2.2.15.1. Conformément au programme biennal des exercices sur les cendres volcaniques (VA) menés dans la région AFI, les Bureaux régionaux ESAF et WACAF ont organisé un exercice régional sur les VA le 26 février 2026, basé sur une simulation d'éruption du volcan Barrier dans le nord du Kenya. Cet exercice, mené sous l'égide du Kenya, a offert aux États et aux parties intéressées une occasion précieuse de tester et d'examiner les mesures d'exception existantes, d'évaluer l'efficacité des procédures mises en place pour la diffusion des informations relatives aux cendres volcaniques, et de renforcer la coordination interinstitutionnelle indispensable pour garantir la sécurité et la continuité de la navigation aérienne internationale en cas d'éruption volcanique.

2.2.15.2. L'OACI aussi assisté six (6) États (l'Angola, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, la République démocratique du Congo, le Libéria et le Sénégal) et deux (2) ANSP (ASECNA, ROBERTS FIR) à renforcer leur capacité face à une éruption volcanique et à améliorer la diffusion d'informations sur les nuages de cendres. Au total, treize (13) documents d'orientation, notamment des procédures d'exploitation normalisées pour la gestion des événements volcaniques et un modèle de plan de mesures d'exception en cas de nuages de cendres volcaniques, ont été élaborés afin d'aider les États et les parties intéressées à gérer les activités volcaniques.

Amélioration de la disponibilité d'informations OPMET et fourniture d'informations météorologiques de route

- 2.2.15.3. Le Bureau régional ESAF a lancé un projet sur la disponibilité des services météorologiques opérationnels (OPMET) (référence du projet SIP : 2025-ESAF/1967), dont bénéficient cinq États de la zone ESAF, à savoir le Burundi, l'Éthiopie, le Malawi, la République-Unie de Tanzanie et la Zambie. Ce projet vise à améliorer la disponibilité, la qualité et la rapidité de l'échange d'informations OPMET, qui sont essentielles à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale.
- 2.2.15.4. De même, la Guinée, le Libéria et la Sierra Leone ont bénéficié d'un soutien pour évaluer les installations, les infrastructures et les services MET dans leurs aéroports internationaux, dans le cadre du projet SIP (réf. : SIP 2025-WACAF/2045). Des rapports détaillés d'analyse des carences ainsi que des recommandations d'actions correctives ont été transmis aux États. Des moyens financiers supplémentaires sont nécessaires pour aider les États à mettre en œuvre le plan d'action corrective (CAP).
- 2.2.15.5. Mise à jour du manuel relatif au dispositif d'échange de données OPMET et aux procédures associées - le manuel mis à jour a été transmis aux États et aux parties intéressées pour examen.
- 2.2.15.6. Les tests SIGMET 2025 ont été effectués avec succès, avec la participation de 9 États de la zone ESAF dotés d'un bureau de veille météorologique (38 %) (Angola, Botswana, Kenya, Madagascar, Maurice, Rwanda, Seychelles, Afrique du Sud et Tanzanie) et de 5 États de la zone WACAF dotés d'un bureau de veille météorologique (50 %) (Congo, Libéria, Niger, Sénégal, Togo). Des recommandations pertinentes ont été formulées à l'intention des États participants afin de remédier aux problèmes identifiés et améliorer la performance des SIGMET.

Mise en œuvre du projet CODEVMET-AFI

Aider les États à renforcer leurs activités de supervision de la sécurité des services MET

- 2.2.15.7. Entre 2023 à 2025, l'OACI a assisté neuf (9) États (le Botswana, le Cameroun, le Cabo Verde, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo) dans l'alignement de leurs réglementations nationale avec les SARP relatives à la MET.
- 2.2.15.8. En outre, quinze (15) États (Bénin, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Guinée équatoriale, Gabon, Ghana, Guinée, Rwanda, Tchad, Madagascar, Mauritanie, Niger, Nigeria, Sénégal, Togo) et deux (2) organisations (AAMAC et ASECNA) ont participé à un atelier régional sur la mise en œuvre de l'Amendement 82 à l'Annexe 3 de la Convention de Chicago et des nouvelles procédures PANS-MET.

Aider les États à mettre en œuvre le système de management de la qualité (QMS) dans le domaine MET

- 2.2.15.9. L'OACI a aussi assisté six (6) États (Cabo Verde, Cameroun, Gabon, Gambie, Sénégal, Sierra Leone) dans la mise en œuvre d'un QMS dans le domaine MET. Le fournisseur de services météorologiques du Cabo Verde a franchi une étape importante en obtenant la certification ISO 9001:2015 en septembre 2025.
- 2.2.15.10. Vingt-cinq (25) participants issus de huit (8) États (Burkina Faso, Cameroun, Congo, Gabon, Niger, Côte d'Ivoire, Mali, Togo) et de deux (2) ANSP (ASECNA, SODEXAM) ont suivi une formation d'auditeurs qualité internes, renforçant ainsi la capacité régionale pour la mise en œuvre du QMS.

Migration du protocole SADIS FTP vers le SADIS API

2.2.15.11. Douze (12) États (Angola, Cameroun, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone et Togo) ainsi que l'ASECNA ont participé à un atelier régional de développement des capacités sur la mise en œuvre des exigences relatives à la fourniture des informations sur la météorologie de l'espace, bénéficié d'un accompagnement pour la mise en œuvre de la nouvelle SADIS API dans le cadre d'un atelier dédié. Le Nigeria a ainsi réussi à mettre en place du SADIS API au sein de l'Agence météorologique nigériane (NiMet).

Mise en œuvre des exigences relatives à la fourniture d'informations sur la météorologie de l'espace

2.2.15.12. Dix-huit (18) États membres de l'ASECNA ont bénéficié de cet atelier de renforcement des capacités sur la mise en œuvre des exigences relatives à la fourniture d'informations sur la météorologie de l'espace, allant jusqu'à l'élaboration d'une feuille de route régionale de mise en œuvre..

Mise en œuvre des éléments AMET-B1

2.2.15.13. Six (6) États (Botswana, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Niger, Nigeria et Sénégal) ont bénéficié d'un soutien pour les évaluations complètes de la situation concernant les éléments AMET-B1 dans 16 aéroports internationaux. Des rapports détaillés ont été publiés, mettant en évidence les carences identifiées et formulant des recommandations concrètes pour y remédier.

2.2.16. Recherches et Sauvetage (SAR)

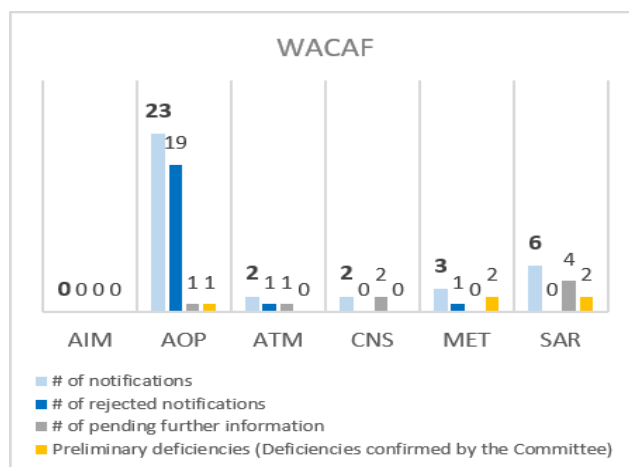
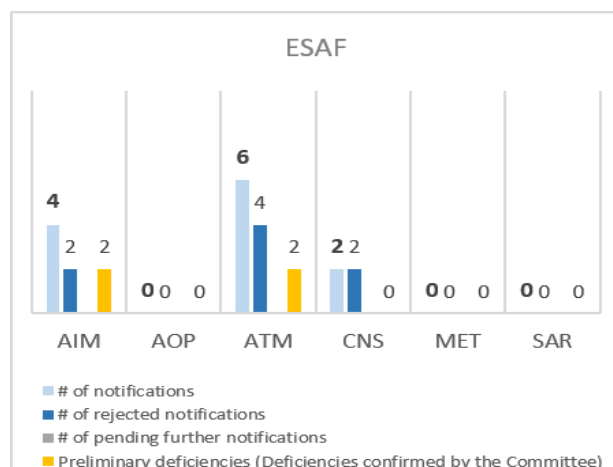
2.2.16.1. Les résultats de la campagne d'enquête AFI SAR 2025 ont indiqué que 60 % des États de la région ESAF et 54 % des États de la région WACAF ont mis en œuvre le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS). Cette mise en œuvre comprend à la fois l'intégration du système de suivi des aéronefs (Aircraft Tracking System – GADS B1/1) dans les installations de surveillance du contrôle de la circulation aérienne (ATC), ainsi que l'enregistrement du Centre de coordination de sauvetage (RCC) ou du Sous-centre de sauvetage (RSC) de l'État dans le Répertoire du contrôle opérationnel (Operational Control Directory – GADS B1/2). Bien que ces résultats soient encourageants, les États sont invités à intégrer pleinement le GADSS dans leurs opérations nationales de recherche et de sauvetage (SAR). Afin de soutenir les progrès réalisés, l'Équipe d'experts techniques AFI SAR travaille actuellement à l'élaboration d'outils pratiques d'assistance destinés à être utilisés dans l'ensemble de la région AFI.

2.2.17. Gestion des carences de la navigation aérienne

2.2.17.1. En octobre 2025, quarante-huit (48) notifications concernant d'éventuelles carences de navigation aérienne avaient été transmises via la plateforme AANDD (Base de données sur les carences de la navigation aérienne de la région AFI). Conformément à la méthodologie uniforme de gestion des carences de la navigation aérienne, les Bureaux régionaux de l'OACI ont examiné les 48 carences potentielles, avec les résultats suivants :

- 29 notifications relatives aux domaines AIM, AOP, ATM, CNS et MET ont été jugées non pertinentes ;
- 8 notifications relatives aux domaines AOP, ATM, CNS et SAR nécessitaient auparavant des précisions complémentaires ;
- 9 notifications relatives aux domaines AIM, AOP, ATM, MET et SAR ont été confirmées comme des carences préliminaires ; il a été demandé aux États de présenter des plans d'actions correctives ; et
- 4 carences dans le domaine AOP ont été notifiées et trois ont été corrigées.

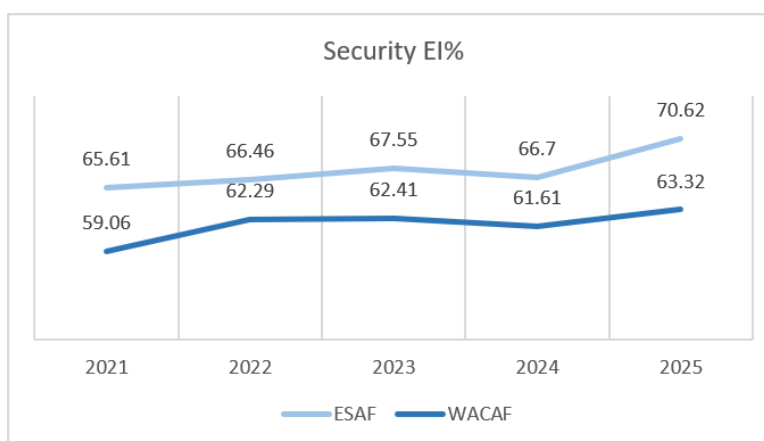
2.2.17.2. Les carences préliminaires restantes font actuellement l'objet d'un suivi entre les Bureaux régionaux et les États concernés. S'ils ne sont pas résolus dans les délais impartis, ces cas seront soumis à l'examen de la prochaine réunion de l'AASPG.



SÛRETÉ ET FACILITATION

2.2.18. Mise en œuvre effective du système de supervision de la sûreté des États

2.2.18.1. Le taux moyen de mise en œuvre effective du système de supervision de la sûreté des États dans la région AFI est passé de 61,90 % en 2021 à 66,02 % en 2025. En décembre 2025, 31 % (17 États) de la région AFI affichaient un taux de mise en œuvre effective (EI) supérieur à 75 %, atteignant ainsi la cible opérationnelle du GASep.

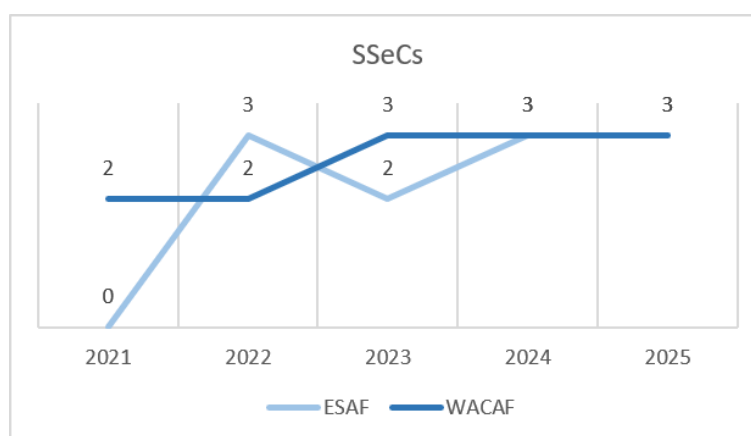


2.2.18.2. Malgré ces progrès, la moyenne régionale demeure inférieure au niveau mondial. Les défis persistants comprennent des infrastructures inadéquates, des ressources financières et humaines limitées, une priorité insuffisante accordée à la sûreté de l'aviation, une sensibilisation et un engagement politique limités, des systèmes nationaux de gestion de l'identité insuffisamment développés, ainsi que des lacunes dans les législations nationales. Pour surmonter ces contraintes, il sera nécessaire d'assurer un engagement politique durable, une allocation adéquate des ressources et un renforcement du soutien à la mise en œuvre.

2.2.19. Préoccupations significatives de sûreté (SSeC)

2.2.19.1. Le nombre d'États de la région AFI ayant des préoccupations significatives de sûreté (SSeC) est passé de deux (2) en 2021 à six (6) en 2025, soulignant la nécessité de continuer à accorder une attention soutenue aux lacunes critiques en matière de sûreté de l'aviation.

2.2.19.2. En 2026, trois États de la région ESAF et trois États de la région WACAF présentaient encore des SSeC non résolues. Alors que le nombre de SSeC dans la région ESAF est demeuré inchangé depuis 2024, deux nouvelles SSeC identifiées dans des États de la région WACAF en 2026 ont été résolues grâce à des mesures correctives ciblées et à un engagement renforcé avec l'OACI. Un appui continu demeure nécessaire afin d'aider les États restants à traiter leurs préoccupations en suspens de manière rapide et durable.



2.2.20. Comité national de facilitation du transport aérien (NATFC)

2.2.20.1. La mise en œuvre des dispositifs nationaux de facilitation du transport aérien a continué de progresser dans la région AFI. 79 % des États de la région ESAF et 75 % des États de la région WACAF ont établi leur Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP) et ont également rendu opérationnel leur Comité national de facilitation du transport aérien (NATFC).

2.2.20.2. Les États de la région AFI qui mettent en œuvre leur NATFC sont énumérés ci-dessous :

Zone ESAF : 19 États	Namibie, Botswana, Eswatini, Afrique du Sud, Kenya, Ouganda, Tanzanie, Rwanda, Éthiopie, Maurice, Djibouti, Angola, Somalie, Zimbabwe, Zambie, Seychelles, Namibie, Burundi, Madagascar
----------------------	---

Zone 18 États	WACAF : Bénin, Burkina Faso, Congo, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Gabon, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Gambie, Ghana, Nigeria, Sao Tomé, Sénégal, Sierra Leone et Togo
-------------------------	---

2.2.21. États membres du PKD de l'OACI

2.2.21.1. Depuis 2024, 13 États ESAF et 7 États WACAF ont adhéré au PKD de l'OACI, soit 42 % des États de la région AFI.

2.2.21.2. Les États de la région AFI qui ont adhéré au PKD de l'OACI sont les suivants :

Zone ESAF : 13 États	Botswana, Kenya, Lesotho, Namibie, Rwanda, Seychelles, Zimbabwe, Tanzanie, Ouganda, Éthiopie, Angola, Malawi et Mozambique
Zone WACAF : 7 États	Bénin, Cameroun, Côte d'Ivoire, Ghana, Mali, Nigeria et Togo

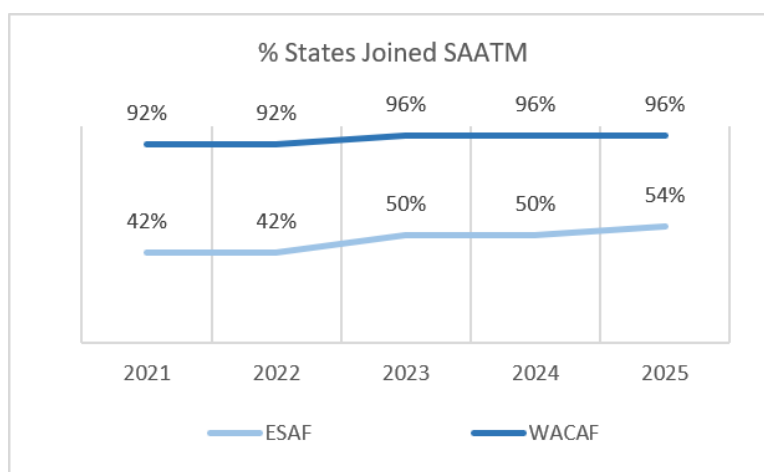
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

2.2.22. Libéralisation du transport aérien en Afrique : Mise en œuvre du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA)

2.2.22.1. Dans son orientation stratégique à long terme en matière de transport aérien, l'OACI considère la libéralisation comme un facteur essentiel de la croissance économique, de la connectivité régionale et du développement durable de l'aviation. Dans le contexte africain, la Décision de Yamoussoukro (YD) de 1999 constitue l'instrument juridique fondamental pour la libéralisation du transport aérien intra-africain. S'appuyant sur ce cadre, les États membres de l'Union africaine (UA) ont officiellement lancé le Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) en janvier 2018 lors du Sommet de l'UA à Addis-Abeba, avec pour objectif de créer un marché de l'aviation unifié, ouvert et concurrentiel à travers le continent. L'OACI continue de soutenir cet objectif à travers une assistance technique, des programmes de renforcement des capacités et des recommandations réglementaires, afin d'aligner cette initiative continentale sur les objectifs mondiaux plus larges en matière d'aviation.

2.2.22.2. La participation des États africains au MUTAA n'a cessé de croître, même si les progrès ont été inégaux entre les régions ESAF et WACAF. En 2026, 13 États sur 24 États ESAF (54 %) avaient adhéré au MUTAA. La participation dans la région WACAF était considérablement significative, avec 23 sur 24 États (96%) désormais engagés dans cette initiative.

2.2.22.3. Depuis 2021, deux nouveaux États de la zone ESAF ont rejoint le MUTAA, portant ainsi à 13 le nombre total d'États membres, tandis que la zone WACAF est sur le point d'atteindre l'unanimité, puisque 23 de ses 24 États membres font désormais partie de ce marché. Malgré ces progrès, la mise en œuvre effective des engagements pris dans le cadre du MUTAA, notamment la suppression des obstacles à l'accès au marché, les droits de cinquième liberté et l'harmonisation des cadres réglementaires, reste inégale et continue de nécessiter une attention concertée de la part de toutes les parties intéressées.



Zone ESAF : 13 États	Angola, Botswana, Eswatini, Éthiopie, Kenya, Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibie, Rwanda, Afrique du Sud, Zambie, Zimbabwe
Zone WACAF : 23 États	Bénin, Burkina Faso, Cabo Verde, Cameroun, République centrafricaine, Tchad, République du Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Guinée équatoriale, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigeria, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Togo

2.2.23. Webinaire préparatoire à la septième Conférence mondiale sur le transport aérien : Coordination au niveau régional

- 2.2.23.1. La région AFI a franchi une étape importante dans la perspective de la Septième conférence mondiale de l'OACI sur le transport aérien (ATConf/7) en organisant un webinaire préparatoire spécialement destiné aux États. Ce webinaire a constitué une plateforme essentielle pour faciliter la coordination, harmoniser les positions africaines et définir des priorités communes en vue du forum mondial. Cet événement a réuni des hauts responsables de l'aviation civile, des autorités de régulation et des décideurs politiques de toute la région AFI, favorisant ainsi un esprit de dialogue constructif et une volonté commune. L'accélération de la mise en œuvre du MUTAA est apparue comme la priorité absolue de l'Afrique, un signe clair de l'engagement de la région à consolider les progrès déjà réalisés en matière de libéralisation du transport aérien et à progresser vers un marché continental de l'aviation pleinement intégré.
- 2.2.23.2. La dynamique créée par le webinaire préparatoire a été davantage renforcée lors de la Convention et Exposition africaines du transport aérien, qui s'est tenue en juin 2026 à Lomé, au Togo. Cette réunion de haut niveau, organisée sous l'égide de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et des principales parties intéressées de l'aviation africaine, a abouti à l'adoption de la Déclaration ministérielle de Lomé et de la matrice de mise en œuvre. La Déclaration a salué l'engagement de l'OACI à soutenir les États africains et a réaffirmé l'engagement collectif en faveur de la mise en œuvre intégrale de la Décision de Yamoussoukro et du MUTAA, appelant à la suppression des obstacles persistants à l'accès au marché et à la promotion d'une meilleure connectivité, de tarifs plus abordables et d'un développement durable du transport aérien sur l'ensemble du continent.

2.2.23.3. Les résultats combinés du webinaire préparatoire et de l'événement de Lomé marquent un tournant décisif dans la coordination régionale, dotant l'Afrique d'un cadre harmonisé de priorités qui lui permettra de contribuer à la prochaine ATConf/7, destinée à définir la politique mondiale en matière de transport aérien.

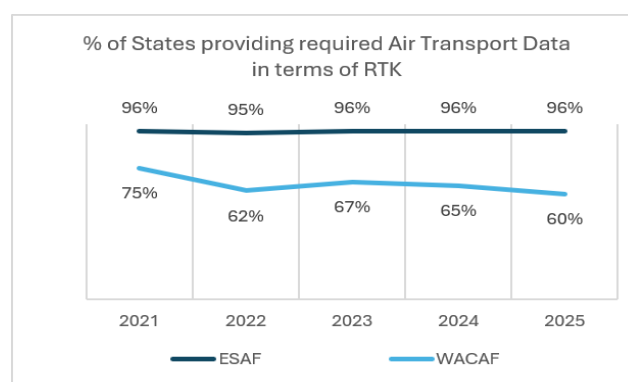
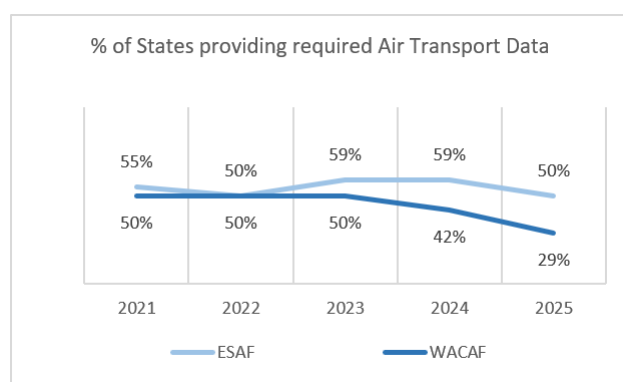
2.2.24. Situation de la communication par les États des statistiques de transport aérien

2.2.24.1. La communication des données relatives au transport aérien par les États membres de la région AFI demeure inégale. Dans la région ESAF, la proportion d'États fournissant les données requises sur le transport aérien est restée relativement stable, oscillant entre 50 % et 59 % de 2021 à 2024, avant de retomber à 50 % en 2025. Dans la région WACAF, les niveaux de communication ont connu une baisse plus marquée, passant d'un maximum de 50 % au cours des premières années à seulement 29 % en 2025.

2.2.24.2. En revanche, la couverture en tonne-kilomètre payante (RTK), qui mesure la proportion du trafic régional régulier assuré par les transporteurs déclarants, reste relativement élevée dans les deux zones. La zone ESAF a maintenu une couverture RTK d'environ 96 % tout au long de la période, tandis que la zone WACAF a affiché une plus grande variabilité, allant de 75 % en 2021 à 60 % en 2025. Cette divergence entre les taux de reporting au niveau des États et la couverture fondée sur le RTK s'explique par une forte concentration du marché dans les deux zones : un petit nombre de grands transporteurs représente une part disproportionnée du trafic régulier, ce qui signifie que même des déclarations limitées peuvent refléter la majeure partie de l'activité réelle du transport aérien.

2.2.24.3. Le Groupe d'analyse des données d'aviation (ADAP) ne compte actuellement que huit États participants de la région AFI : six issus de la zone ESAF (Éthiopie, Kenya, Madagascar, Rwanda, Ouganda et République-Unie de Tanzanie) et deux issus de la zone WACAF (Mali et Nigeria).

2.2.24.4. Une participation accrue d'autres États africains renforcerait la représentation régionale et garantirait que les priorités et les perspectives africaines soient dûment prises en compte dans l'élaboration des cadres mondiaux relatifs aux données et aux analyses de l'aviation. Le Groupe d'experts se réunit une fois tous les deux ans, et sa prochaine session est prévue du 21 au 26 septembre 2026, offrant ainsi aux États intéressés l'occasion de participer activement à ses travaux et d'y apporter une contribution significative...



États fournissant les données
requises

États ne fournissant pas les données requises en
matière de transport aérien

Zone ESAF : 12 États	Angola, Botswana, Éthiopie, Eswatini, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Afrique du Sud, République-Unie de Tanzanie	Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Lesotho, Malawi, Rwanda, Somalie, Soudan du Sud, Ouganda, Zambie, Zimbabwe
Zone WACAF : 9 États	Cameroun, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Guinée équatoriale, Ghana, Mali, Mauritanie, Nigeria, Sao Tomé-et-Principe	Bénin, Burkina Faso, République centrafricaine, Tchad, Congo, République démocratique du Congo, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Niger, Sénégal, Sierra Leone, Togo

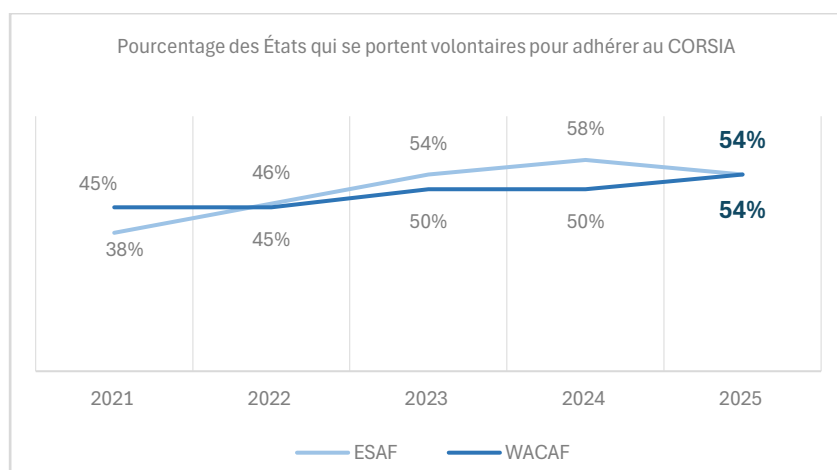
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

2.2.25. Performance environnementale régionale sur la soumission des plans d'action des États pour la réduction des émissions de CO₂, sur la mise en œuvre du CORSIA et sur la participation au programme ACT-SAF

- 2.2.25.1. Les États de la région AFI ont continué de progresser dans la promotion de la durabilité environnementale de l'aviation internationale, notamment grâce à leur participation au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), à la soumission de leurs Plans d'action des États (SAP) pour la réduction des émissions de CO₂, ainsi qu'à leur participation au programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI en faveur des carburants d'aviation durables (ACT-SAF).
- 2.2.25.2. À ce jour, 54 % des États de la région AFI (26 États, dont 13 dans la région ESAF et 13 dans la région WACAF) se sont portés volontaires pour participer aux phases pilote et première du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Les résultats détaillés des performances réalisées sont présentés dans le tableau et le graphique ci-dessous.

54 % (26 États) se sont portés volontaires pour participer au CORSIA.

Zone ESAF	13 États dans la zone ESAF Botswana, Kenya, Madagascar, Malawi, Comores, Namibie, Rwanda, Seychelles, Soudan du Sud, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Zambie, Zimbabwe
Zone WACAF	13 États dans la zone WACAF Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Guinée équatoriale, Gabon, Gambie, Ghana, Mali, Mauritanie, Nigeria, Sierra Leone



2.2.25.3. Par ailleurs, 83 % des États (40 États, dont 21 dans la zone WACAF et 19 dans la zone ESAF) ont élaboré et soumis à l'OACI leurs plans d'action nationaux (SAP) relatifs à la réduction des émissions de CO₂.

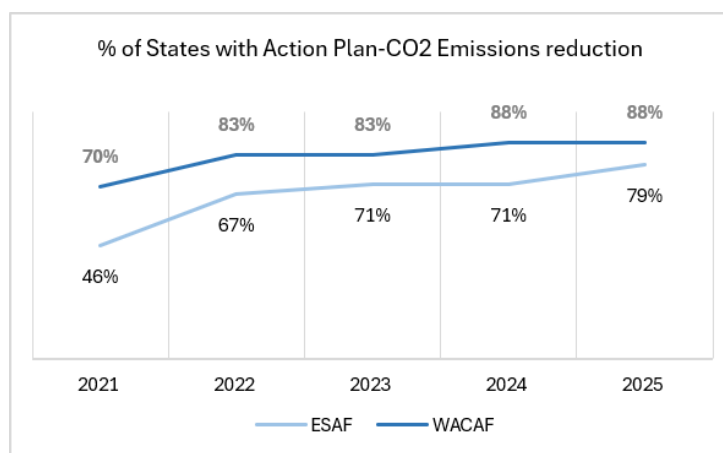
83 % des États de la région AFI (39 États) ont élaboré leurs SAP et l'ont soumis à l'OACI

Zone 19 États dans la zone ESAF

ESAF Angola, Botswana, Comores, Burundi, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Rwanda, Seychelles, Somalie, Ouganda, Tanzanie, Afrique du Sud, Zambie et Zimbabwe

Zone 21 États dans la zone WACAF

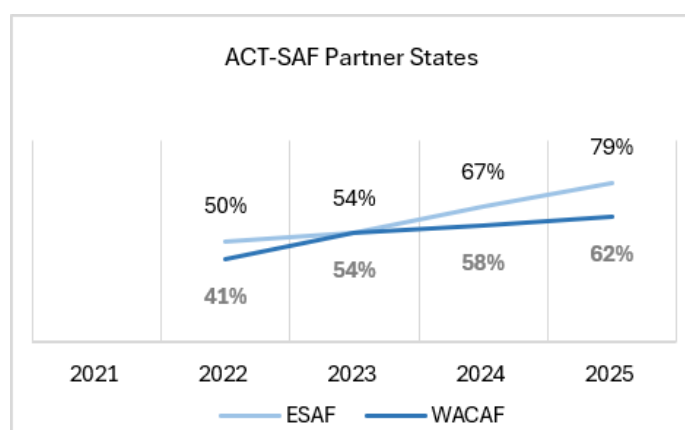
WACAF Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cabo Verde, République centrafricaine, Tchad, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Guinée équatoriale, Gabon, Gambie, Ghana, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone et Togo



- 2.2.25.4. Bien que le taux de soumission soit encourageant, les États sont invités à mettre régulièrement à jour leurs SAP et, dans la mesure du possible, à y inclure des mesures de réduction des émissions quantifiées. Cela renforcerait le suivi des progrès régionaux vers la réalisation de l'Objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI visant à atteindre des émissions nettes de carbone nulles provenant de l'aviation internationale d'ici à 2050.
- 2.2.25.5. Enfin, 75 % des États (36 États) ont signé les Conditions générales du programme de l'OACI d'Assistance, de renforcement des capacités et de formation en matière de carburants d'aviation durables (ACT-SAF), soulignant ainsi l'engagement de la région en faveur du développement et du déploiement des carburants d'aviation durables (SAF). Les résultats détaillés des performances réalisées sont présentés dans le tableau et le graphique ci-dessous :

75 % des États de la région AFI (36 États) ont signé les Conditions générales du programme ACT-SAF.

Zone	19 États dans la zone ESAF
ESAF	Angola, Botswana, Comores, Éthiopie, Kenya, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Rwanda, Seychelles, Somalie, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Zambie, Zimbabwe
Zone	17 États dans la zone WACAF
WACAF	Burkina Faso, Cameroun, Cabo Verde, Tchad, Congo, Côte d'Ivoire, Guinée équatoriale, Gabon, Ghana, Guinée-Bissau, Libéria, Mali, Mauritanie, Nigeria, Sénégal, Togo



- 2.2.25.6. La poursuite de la participation au programme ACT-SAF aidera les États à évaluer leur potentiel en matière de carburants d'aviation durables (SAF), à élaborer des politiques et des cadres réglementaires favorables, ainsi qu'à mobiliser les partenariats techniques et financiers nécessaires pour soutenir le développement et le déploiement des SAF dans la Région.

2.2.26. Unités d'émissions admissibles du CORSIA (CEEU) et Délivrance de lettres d'autorisation (LoA)

- 2.2.26.1. Les États sont invités à prendre note de l'importance cruciale des unités d'émissions admissibles du CORSIA (CEEU). Les exploitants d'aéronefs doivent acquérir des CEEU afin de satisfaire à leurs obligations en matière de compensation.

2.2.26.2. À cet égard, les États sont vivement encouragés à accélérer la délivrance de lettres d'autorisation (LoA) au titre de l'Article 6 de l'Accord de Paris, condition préalable pour que les unités d'émissions générées sur leur territoire soient éligibles au CORSIA. Cela positionnera les États africains comme des fournisseurs actifs sur le marché des unités d'émission admissibles au titre du CORSIA, tout en soutenant la réalisation collective de l'objectif ambitieux à long terme de l'OACI d'un niveau zéro d'émissions nettes de carbone d'ici 2050.

2.3. POINT SUR LES ACTIVITÉS DES GROUPES RÉGIONAUX

2.3.1. Renforcement de la structure d'APIRG et du RASG-AFI

2.3.1.1. La réunion extraordinaire d'APIRG et du RASG-AFI, qui s'est tenue le 19 juillet 2024 à Libreville, au Gabon, a approuvé la structure organisationnelle de l'entité issue de la fusion, dénommée « Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG) », qui remplace APIRG et le RASG-AFI.

2.3.2. Point sur les dispositions transitoires relatives au passage de la structure APIRG&RASG-AFI à l'AASPG

2.3.2.1. La réunion conjointe APIRG/27 et RASG-AFI/10, tenue à East London (Afrique du Sud) du 4 au 8 novembre 2024, a entériné le Manuel de procédures de l'AASPG et est convenue des principes clés des dispositions transitoires entre les groupes APIRG et RASG-AFI et le nouveau Groupe. Ces dispositions ont permis aux deux Groupes, ainsi qu'à leurs organes contributifs, de poursuivre leurs activités dans l'attente de la pleine opérationnalisation de l'AASPG.

2.3.2.2. Lors de sa première réunion, tenue à Libreville (Gabon), du 3 au 7 novembre 2025, l'AASPG a examiné les progrès réalisés dans la mise en œuvre des dispositions transitoires et a rappelé les décisions pertinentes de l'APIRG/27 et de la RASG-AFI/10.

2.3.2.3. The Meeting noted that the principal transitional actions had been completed, including the submission of the AASPG framework for consideration by the ICAO Council and the establishment of its contributory bodies. The AASPG is now fully operational, with its contributory bodies effectively carrying out their respective activities.

2.3.3. Principaux résultats des réunions de l'AASPG

- 2.3.3.1. Les délibérations ont notamment porté sur les points suivants :
- Déploiement opérationnel complet des UPR dans la zone WACAF, à compter du 30 octobre 2025 ;
 - Validation de la feuille de route pour les essais du concept UPR dans la zone ESAF ainsi que la transition vers la mise en œuvre complète du concept FRA dans les FIR de la zone ESAF ;
 - Mise en œuvre d'un système de navigation aérienne sans couture dans la région AFI ;
 - Approbation des documents génériques SAR pour la région AFI et du plan SAR-AFI actualisé ;
 - Élargissement du mandat du Groupe SAT afin d'intégrer les domaines AIS, MET et SAR dans le champ d'activité ;
 - Renforcement de la gouvernance de la mission d'ARMA ;
 - Amélioration de la gestion des risques liés aux interférences radioélectriques avec le système mondial de navigation par satellites (GNSS) ;
 - Rapports effectifs sur la mise en œuvre des Blocs constitutifs de base (BBB) et des éléments ASBU ;
 - Soutien aux États dans l'élaboration des plans nationaux de navigation aérienne ;
 - Élaboration et mise en œuvre des PNS et des NASP ;
 - Mise en œuvre de l'ensemble intégré de questions de protocole pour 2024, y compris les PNS ; et

- Mise en place d'un pool d'enquêteurs spécialisés dans les accidents d'aéronef.

2.3.3.2. Les rapports finaux des réunions APIRG/27 & RASG-AFI/10 et AASPG/1 sont accessibles via le lien suivant :

- Rapport final de la réunion conjointe APIRG/27 & RASG-AFI/10 [Anglais](#) | [Français](#)
- Lien pour accéder au rapport final de la réunion AASPG/1 : [Rapport](#)

2.3.4. Priorités de l'AASPG pour 2026

Les priorités de l'AASPG pour l'année 2026 sont présentées ci-dessous.

Supervision et gestion de la sécurité	
Résolution des SSC	→ Assistance technique ciblée aux États ayant des préoccupations significatives de sécurité (SSC)
Supervision et gestion de la sécurité	→ Aider les États à améliorer leurs systèmes de supervision de la sécurité → Aider les États à élaborer et à mettre en œuvre les SSP et les NASP
Certification des aéroports	→ Accompagner les États dans leurs activités de certification des aéroports
Navigation aérienne et infrastructures	
Plan régional	→ Élaboration et mise en œuvre du plan de navigation aérienne, y compris les BBB et les éléments ASBU, par le biais de projets spécifiques et d'initiatives régionales
Systèmes sans couture	→ Favoriser la mise en œuvre d'un système de navigation aérienne sans couture dans la région AFI
Cyber-résilience	→ Sensibiliser davantage à la cyber-résilience et à la sécurité
Partenariats stratégiques et gouvernance	
Alignement institutionnel	→ Renforcer la coordination avec la CAFAC, les RSOO, les partenaires de l'industrie et les autres parties intéressées afin d'apporter un soutien aux États
Soutien politique	→ Adoption de la stratégie et de la feuille de route des RSOO AFI par les ministres sous l'égide de l'UA

2.3.5. Rapport annuel

Rapport à l'ANC et au Conseil

- 2.3.5.1. Les réunions APIRG/27 & RASG-AFI/10 et AASPG/1 ont fait l'objet d'un compte rendu concernant les résultats des réunions APIRG/26 & RASG-AFI/9 et APIRG/27 & RASG-AFI/10 présentés à la Commission de la navigation aérienne et au Conseil de l'OACI, ainsi que les progrès réalisés dans la coordination des rapports annuels sur la sécurité et la navigation aérienne.
- 2.3.5.2. Les efforts coordonnés des Présidents de l'APIRG, du RASG-AFI et de l'AASPG (Directeurs généraux des Autorités de l'aviation civile du Cameroun, du Sénégal et de l'Ouganda, ainsi que le représentant de l'IATA), ainsi que des Secrétaires de ces groupes, ont contribué à la conduite efficace des activités des groupes régionaux et à la soumission en temps opportun des rapports pertinents à la Commission de navigation aérienne (ANC) et au Conseil de l'OACI.

3. SUITE À DONNER

La réunion est invitée à :

- a) prendre note des progrès accomplis ainsi que des défis restant à relever dans la mise en œuvre des priorités régionales en matière de sécurité de l'aviation (safety), de navigation aérienne, de sûreté (security), de facilitation, de transport aérien et d'environnement ;
- b) encourager les États à renforcer leurs capacités institutionnelles et techniques et à allouer des ressources humaines et financières suffisantes afin d'assurer la mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI ;
- c) engager les États à prendre, en temps opportun, les mesures correctives nécessaires pour prévenir et résoudre les Préoccupations Significatives de Sécurité (SSC) et les Préoccupations Significatives de Sûreté (SSeC) ;
- d) encourager les États à renforcer leur participation à l'AASPG et à ses organes subsidiaires, en particulier aux projets régionaux et aux initiatives de mise en œuvre qui s'y rapportent ;
- e) engager les États à accélérer l'élaboration et la mise en œuvre de leurs Programmes nationaux de sécurité (SSP), conformément à l'Annexe 19 et aux objectifs pertinents du Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP) ;
- f) inviter les États qui n'ont pas encore entrepris ou achevé leur auto-évaluation du SSP dans le cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA Online Framework) à le faire, à titre prioritaire, d'ici la fin de l'année 2026 ;
- g) encourager les États à participer au CORSIA et au programme ACT-SAF, ainsi qu'à élaborer des Plans d'action nationaux pour l'aviation durable (SAPs) assortis d'objectifs quantifiés afin de soutenir le suivi des émissions en vue de l'atteinte de l'Objectif ambitieux à long terme (LTAG) ;
- h) prendre note de l'importance de faciliter la délivrance en temps opportun des Lettres d'autorisation (Letters of Authorization) afin de garantir la disponibilité des Unités d'émissions éligibles au CORSIA (CEEU) ;

- i) encourager les États à désigner et à maintenir des points focaux appropriés pour assurer la transmission, dans les délais, des données statistiques et des informations relatives au transport aérien à l'OACI ;
- j) encourager les États à élaborer et à mettre en œuvre un Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP), conforme aux normes et pratiques recommandées (SARPs) de l'OACI ;
- k) engager les États qui délivrent des passeports électroniques (e-Passports) à participer au Répertoire des clés publiques de l'OACI (ICAO Public Key Directory – PKD) afin de renforcer l'authentification, la validation, la sécurité et l'interopérabilité des documents de voyage électroniques à l'échelle mondiale.

WP/03 – Appendice A : État d'avancement de la mise en œuvre des résultats de la réunion DGCA/10

Point de l'ordre du jour :	Résultats	Responsabilités	État d'avancement de la mise en œuvre/Remarques
Point 2 de l'ordre du jour : Priorités mondiales et régionales	- La réunion a salué et exprimé son soutien au projet de plan stratégique à long terme 2026-2050 de l'OACI, ainsi qu'à sa vision, sa mission, ses objectifs stratégiques et ses catalyseurs hautement prioritaires. - Par ailleurs, la réunion a encouragé les États à ratifier l'ensemble des instruments relatifs au droit aérien international.	États	En cours – Des dossiers administratifs ont été mis à disposition afin d'aider les États membres à ratifier les traités relatifs au droit aérien international. Les États sont invités à désigner un point focal et à informer leurs Bureaux régionaux de toute ratification. En cours : Deux lettres ont été envoyées, demandant aux États de : - Enregistrer les accords aéronautiques et désigner un point focal pour le portail en ligne WAGMAR avant le 30 juin. - Transmettre le tableau de ratification et désigner le point focal national avant le 30 juin 2026. À ce jour, 11 États de la zone WACAF (Burkina Faso, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Gabon, Ghana, Guinée-Bissau, Niger, Nigeria, Sénégal et Togo) et 01 État de la zone ESAF (Maurice) ont désigné des points focaux.
Point 3 de l'ordre du jour : Examen et suivi des recommandations des réunions précédentes et Point sur le mécanisme de champions des DGAC de la région AFI	La réunion a salué l'initiative et a recommandé à l'OACI de poursuivre le mécanisme de champions des DGAC de la région AFI, et a demandé à la CAFAC de consulter les Bureaux régionaux de l'OACI et d'harmoniser les activités afin d'éviter le chevauchement des réunions et des missions des Directeurs généraux.	OACI CAFAC	Terminé - Les cinq Vice-Présidents du Bureau de la CAFAC jouent le rôle de Champions et sont également membres du Comité directeur des plans AFI, conformément au cadre de gouvernance révisé. Récurrent - Un programme de travail conjoint pour 2026 a été élaboré lors de la réunion annuelle de coordination de l'OACI avec la CAFAC, les organisations régionales, les États partenaires et l'industrie, qui s'est tenue à Nairobi, au Kenya, les 9 et 10 décembre 2025.

Point de l'ordre du jour :	Résultats	Responsabilités	État d'avancement de la mise en œuvre/Remarques
Point 4 de l'ordre du jour : État des performances – Rapport de l'OACI (tous les objectifs stratégiques de l'OACI)	Les États s'engagent à continuer à : Renforcer le développement des capacités et consolider leurs activités de supervision, en veillant à la mise en place de systèmes solides garantissant le respect des SARP et permettant d'éviter toute préoccupation significative de sécurité et de sûreté (SSC et SSeC) ;	États	1er juin 2025 au 24 juillet 2026 Soutien au renforcement des capacités apporté aux États par le biais de nombreux ateliers et formations portant sur <i>la gestion de la stratégie de renseignement sur la sécurité et la gestion des performances de sécurité, les UAS/RPAS, la méthode ACR/PCR, le programme national de sécurité destiné au personnel technique chargé de la sécurité, les spécifications opérationnelles, la sensibilisation aux nouvelles SARP de l'Annexe 14, volume 1, de la Convention de Chicago, le programme de maintenance préventive et le programme de contrôle de la fiabilité, le plan directeur de l'aviation civile, les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SMSI), le programme STP de l'OACI sur le développement aéroportuaire et la préparation opérationnelle des terminaux aéroportuaires (ORAT), la validation de la documentation générique relative au domaine AIG, le programme d'audits USOAP-CMA, le programme Trainair Plus de l'ATO, un atelier sur la gestion des risques, un atelier sur la gestion de crise, la culture de la sûreté, le droit aérien, etc.</i> Une assistance technique a été fournie à 21 États (Angola, Botswana, Burundi, Cameroun, Tchad, Comores, Congo, Guinée équatoriale, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Madagascar, Malawi, Maurice, Niger, Nigeria, Sao Tomé-et-Principe, Seychelles, Somalie, Togo, République-Unie de Tanzanie et Zimbabwe).

Point de l'ordre du jour :	Résultats	Responsabilités	État d'avancement de la mise en œuvre/Remarques
	S'engager à résoudre les préoccupations significatives de sûreté et de sécurité dans les délais fixés dans le cadre du plan d'action corrective convenu entre la section d'audit de l'OACI et les Etats.	États	Activité en cours – Appui continu apporté aux États ayant des SSC et des SSeC. Cela a permis de résoudre une SSC et une SSeC. Soutien également apporté à d'autres États afin de remédier aux SSC et SSeC préliminaires identifiées dans le cadre des activités USAOP-CMA et USAP-CMA en 2025 et 2026.
	Renforcer la participation des Directeurs généraux aux réunions d'APIRG et du RASG-AFI, ainsi que celle de leurs experts aux activités liées aux organes contributifs de ces groupes, aux projets régionaux et aux autres initiatives visant à optimiser les systèmes de navigation aérienne.	États	Activité en cours – Les États ont renforcé la participation de leurs experts aux activités des organes contributifs de l'AASPG. Le taux de participation des Directeurs généraux des autorités de l'aviation civile et des CEO de l'industrie aux réunions de l'AASPG reste faible.
	Les États doivent s'engager à continuer à : Mettre en place un système complet de collecte et de traitement des données d'aviation (par exemple, les carences de la navigation aérienne, les éléments ASBU, etc.) afin de favoriser une prise de décision fondée sur les données et de renforcer la sécurité, la sûreté et la facilitation de l'aviation ; et optimiser les systèmes de navigation aérienne.	États	Activité en cours – Les Bureaux régionaux ont mis en place des outils en ligne destinés au suivi et au compte rendu de la mise en œuvre des éléments ASBU. Les points focaux des États ont été initiés à l'utilisation de ces outils dans le cadre d'ateliers. Activité en cours – Trois éditions du rapport annuel sur la navigation aérienne ont été publiées depuis 2024. Les données et informations publiées ont été recueillies auprès de quelques États (Cameroun, RDC, Kenya, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Zambie) et auprès d'acteurs de l'industrie (AFRAA, ASECNA). Le niveau de contribution des États reste faible.
	Désigner des points focaux chargés de fournir à l'OACI des données statistiques et	États	Activité en cours - 50 % des États de la zone ESAF et 29 % des États de la zone WACAF fournissent les données requises en matière de transport aérien.

Point de l'ordre du jour :	Résultats	Responsabilités	État d'avancement de la mise en œuvre/Remarques
	des informations relatives au transport aérien ;		96 % des États de la zone ESAF et 60 % des États fournissent les données requises en matière de transport aérien exprimées en RTK.
	Participer au programme CORSIA et au programme d'Assistance, de renforcement des capacités et de formation en matière de carburants d'aviation durables (ACT-SAF).	États	En cours : Les Bureaux régionaux WACAF et ESAF organisent chaque mois des activités en ligne dans le cadre des programmes CORSIA et ACT-SAF afin de soutenir le renforcement des capacités des États ; une participation active est vivement encouragée afin de poursuivre ces efforts. Activité en cours : 26 États, soit 54 % (13 dans la zone ESAF et 13 dans la zone WACAF), participent désormais au programme CORSIA, et 36 États, soit 75 % (19 dans la zone ESAF et 17 dans la zone WACAF), participent au programme ACT-SAF.
Point 5 de l'ordre du jour : Point sur les plans régionaux (ANP-AFI, RASP-AFI), Dixième édition du rapport annuel du groupe RASG-AFI sur la sécurité de l'aviation, Première édition du rapport du groupe APIRG sur la navigation aérienne, Analyse d'écarts OACI/CUA/CAFAC sur les infrastructures d'aviation et priorités,	Les États doivent : Renforcer leur participation aux activités liées à la mise à jour des trois volumes du Plan régional de navigation aérienne électronique (e-ANP), notamment par le biais de webinaires et d'ateliers.	États	Activité en cours : Onze (11) États (Bénin, Cabo Verde, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Ghana, Guinée, Kenya, Sénégal, Tanzanie, Togo) ont adressé des demandes de modification des volumes I et II de l'e-ANP.
	Tirer parti des outils en ligne pour établir des rapports sur la mise en œuvre des éléments ASBU et sur les carences de la navigation aérienne (AANDD).	États	Activité en cours – Le nombre de rapports reste faible, mais il a augmenté.
	Mettre en place des comités nationaux, regroupant notamment les autorités de l'aviation civile (CAA), les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les exploitants d'aérodromes, chargés de la gestion des	États	Activité en cours – Deux États (le Cameroun et le Nigeria) ont mis en place un comité national de planification et de mise en œuvre chargé de remédier aux carences de la navigation aérienne et de rendre compte de la mise en œuvre des éléments ASBU.

Point de l'ordre du jour :	Résultats	Responsabilités	État d'avancement de la mise en œuvre/Remarques
Publication des rapports annuels sur la sécurité et sur la navigation aérienne	carences de la navigation aérienne et du compte rendu de la mise en œuvre des éléments ASBU. Désigner des points focaux chargés de fournir à l'OACI des données statistiques et des informations relatives au transport aérien ;	États	Activité en cours - Onze États de la zone ESAF (Angola, Botswana, Éthiopie, Eswatini, Kenya, Madagascar, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Afrique du Sud) et douze États de la zone WACAF (Burkina Faso, Cameroun, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Guinée équatoriale, Mali, Mauritanie, Nigeria, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal et Togo) ont désigné des points focaux.
Point 6 de l'ordre du jour : Renforcement des capacités et égalité des genres	Les États s'engagent à : • Tirer parti du cadre des activités de l'OACI en matière de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre, y compris, sans s'y limiter : – Renforcement des capacités en ressources humaines – Élaboration des NASP et des NS – Conception et mise en œuvre de services et d'équipements de navigation aérienne – Autonomisation du personnel féminin de l'aviation – Expertise de haut niveau et économies d'échelle lors de partenariats avec l'OACI	États	De nombreuses activités de renforcement des capacités mises en œuvre par le biais des CDI/GAT Les États ont bénéficié de l'Initiative d'excellence en matière de sécurité de la région AFI, une nouvelle initiative de renforcement des capacités généreusement financée par le Royaume-Uni et visant à consolider davantage le développement des capacités en matière de sécurité de l'aviation. Les États sont invités à désigner un candidat pour l'initiative NGAP de l'OACI : Programme de formation à l'innovation en aviation de l'OACI – Initiative des Émirats arabes unis.
Point 7 de l'ordre du jour : Point sur les programmes de fonds volontaires de l'OACI	Les États s'engagent à : • Faire part aux Bureaux régionaux de l'OACI de leurs besoins afin de soutenir l'élaboration de projets éligibles aux	États	Le Comité directeur des plans AFI a demandé que les propositions de projet soient soumises via la plateforme numérique de soutien à la mise en œuvre (ISP) de l'OACI par les vice-présidents des plans AFI (SC 02/DEC 6 b). Ce sujet sera abordé lors de la troisième réunion du Comité directeur des

Point de l'ordre du jour :	Résultats	Responsabilités	État d'avancement de la mise en œuvre/Remarques
	mécanismes de financement par contributions volontaires.		plans AFI, qui se tiendra en marge du symposium au cours de cette Semaine de l'aviation de la région AFI.
Point 9 de l'ordre du jour : Point sur l'année de la facilitation	Les États sont invités à : • Célébrer le 75^e anniversaire de l'Annexe 9 - Facilitation à la Convention relative à l'aviation civile internationale en soulignant ses contributions à l'aviation dans le monde. • Sensibiliser en promouvant l'importance de la facilitation du transport aérien et en partageant les initiatives avec l'OACI. • Renforcer la collaboration nationale et interinstitutionnelle en consolidant les liens entre les parties intéressées afin de soutenir les mesures et les priorités en matière de facilitation du transport aérien. • Renforcer le développement des compétences en tirant parti des formations et initiatives d'assistance existantes de l'OACI, axées sur l'amélioration de la conformité en matière de facilitation du transport aérien dans toutes les régions du monde. • Poursuivre d'autres initiatives de collaboration adaptées à leurs ressources et possibilités locales, en mettant en lumière les divers avantages socio-économiques et les réalisations historiques marquantes	États	• Forum régional FAL de l'OACI qui s'est tenu à Yaoundé, au Cameroun, les 3 et 4 mars 2025. • En 2025, le nombre d'États ayant opérationnalisé un Comité national de facilitation du transport aérien (NATFC) est de 19 dans la zone ESAF et 18 dans la zone WACAF. • À ce jour, 13 États de la zone ESAF et 7 États de la zone WACAF ont adhéré au PKD de l'OACI. • Organisation de formations sur la gestion du transport aérien et la facilitation en 2025 à Accra, au Ghana (25 participants), à Dakar, au Sénégal, en 2025 (33 participants) et à Lusaka, en Zambie, en 2026 (24 participants).

Point de l'ordre du jour :	Résultats	Responsabilités	État d'avancement de la mise en œuvre/Remarques
	accomplies par l'aviation civile internationale.		