

**PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET  
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN  
AFI)**

**PROJET**

**MIS À JOUR POUR LA PÉRIODE D'EXTENSION  
(1 JUIN 2025 AU 31 DÉCEMBRE 2030)**

1. **Titre du programme :** PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI)
2. **Agence d'exécution :** Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
3. **États éligibles :** Tous les États africains
4. **Durée du programme :** 66 mois (juin 2025-déc 2030)
5. **Budget prévisionnel révisé :**
6. **Objectifs stratégiques :** A - Sécurité et B - Capacité et efficacité de la navigation aérienne

**Brève description :** Cette proposition est une révision du Document programme du Plan AFI existant. L'objectif du Plan, qui a été prorogé jusqu'au cycle de planification 2025-2030, est de continuer à être mis en œuvre grâce à la coordination entre les principales parties prenantes dans la région et au-delà, y compris les organisations donatrices multilatérales. L'objectif est de renforcer durablement la capacité de supervision de la sécurité dans la région, sous l'égide et la direction de l'OACI.

Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a été lancé par l'OACI en 2008 pour remédier aux lacunes en matière de sécurité dans la région Afrique-Océan Indien (AFI). Le Plan AFI est resté un projet spécifique de l'OACI axé sur la mise en place de systèmes durables de supervision de la sécurité, la résolution des problèmes de sécurité et la promotion d'une solide culture de la sécurité de l'aviation. Des évaluations indépendantes menées en 2015 et 2022 ont réaffirmé sa pertinence et recommandé de mettre à jour le programme pour l'adapter à l'évolution de la dynamique de l'aviation.

Depuis 2016, le Plan AFI a élargi son champ d'application par le biais d'une approche axée sur les projets, en soutenant les États dans des domaines tels que la certification des aéroports, les enquêtes sur les accidents d'aéronefs (AIG) et la mise en œuvre des Programmes de sécurité des États (SSP). Ces initiatives ont contribué à des progrès notables dans l'amélioration de la supervision de la sécurité, la prise en compte des préoccupations significatives de sécurité et le renforcement de la coopération régionale par l'intermédiaire des RSOO et des RAIO.

La poursuite de ces progrès et la réalisation des objectifs du plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du plan mondial de navigation aérienne (GANP) nécessitent un investissement et une coordination continus. C'est pourquoi le Conseil de l'OACI et la 41<sup>ème</sup> Assemblée ont approuvé la poursuite du plan AFI au-delà de 2024, avec une portée élargie pour inclure la planification des infrastructures d'aviation. Le Document programme 2025-2030 actualisé reflète cette vision et intègre une gouvernance révisée, des mécanismes de suivi et des actions prioritaires pour garantir des améliorations à long terme de la sécurité de l'aviation dans toute la région.

## Table des matières

1. CONTEXTE .....	4
2. CADRE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS AÉRIENS.....	5
3. LE PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI).....	7
4. DESCRIPTION DU PLAN.....	11
5. GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME <sup>1</sup> .....	14
6. CALENDRIER DU PROGRAMME.....	14
7. PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES.....	14
8. POINTS FORTS ET CATALYSEURS DE LA SÉCURITÉ.....	15
9. RESSOURCES .....	16
10. SUIVI ET RAPPORTS .....	16
ANNEXE A - GESTION ET MISE EN ŒUVRE (OBJECTIFS, RÉSULTATS ET ACTIVITÉS) .....	18
ANNEXE B - RISQUES GÉNÉRAUX.....	20
ANNEXE C- COUTS ESTIMATIFS ANNUELS DES PROJETS.....	24

## **1. CONTEXTE**

Le secteur du transport aérien en Afrique est le moins développé, mais l'un de ceux qui connaissent la croissance la plus rapide au monde. Le continent présente des facteurs géographiques et économiques uniques qui déterminent le développement du transport aérien. Les principaux facteurs déterminant le rôle du transport aérien sont décrits ci-dessous.

### **1.1 Large superficie et population**

1.1.1 L'étendue géographique de l'Afrique (20,3 % de la superficie mondiale), son relief accidenté et la répartition inégale de sa population (90 % de la population est concentrée sur moins de 21 % de la surface des terres) ont entraîné une faible demande. Par conséquent, bien qu'elle abrite plus de 1,3 milliard de personnes (soit 15 % de la population mondiale) et qu'elle compte 47 villes de plus d'un million d'habitants, l'Afrique représente moins de 3 % de la demande mondiale en matière de transport aérien. La faiblesse de la demande et la rareté des liaisons aériennes ont placé la demande de transport aérien de l'Afrique au dernier rang mondial.

### **1.2 Faible revenu moyen**

1.1.2 La relation positive entre la demande de transport aérien et le revenu s'applique également à l'Afrique. Une analyse montre qu'il existe une corrélation positive entre la croissance du PIB et le transport aérien sur le continent. Avant la pandémie de COVID-19, le nombre total de sièges dans le monde a augmenté pendant une décennie à un rythme à peu près similaire à celui du PIB (en termes réels), avec un taux de croissance annuel composé (TCAC) de 3,6 %. De même, la capacité moyenne en Afrique augmente, bien que le rythme diffère selon les régions et les segments de marché.

1.1.3 Selon le rapport de la Banque mondiale portant sur la pandémie de COVID-19 et la Note de politique aérienne africaine de 2022, la pandémie a plongé l'Afrique dans sa première récession en 25 ans et a particulièrement touché les États insulaires qui dépendent des voyages et du tourisme. Le faible revenu moyen du continent, associé à la pandémie, a constitué un obstacle important à la croissance et au développement de l'aviation. Toutefois, selon l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), les performances du transport aérien en 2023 sont meilleures qu'avant la COVID-19. Ainsi, depuis novembre 2023, le trafic des compagnies aériennes africaines a dépassé le niveau de 2019. En janvier 2025, les RPK des compagnies aériennes africaines ont augmenté de 15,0 % en glissement annuel (YoY), s'accéléraient encore et revenant à un taux à deux chiffres, avec une estimation de 98 millions de passagers transportés par les compagnies aériennes africaines en 2024.

1.1.4 Malgré la croissance encourageante et la corrélation positive entre la demande de transport aérien et le revenu, la part de l'Afrique sur le marché du transport aérien reste inférieure à 3 %. Cela s'explique principalement par le fait que le revenu annuel moyen disponible par habitant en Afrique est encore très faible. Bien qu'il y ait évidemment un très petit secteur riche et une classe moyenne croissante, la plupart des Africains n'ont pas encore les moyens de voyager par avion.

### **1.3 Potentiel commercial et touristique important**

1.1.5 Au cours de la décennie précédant la COVID-19, le commerce et les investissements ont connu une croissance significative en Afrique. Le volume des échanges continuera d'augmenter, ce qui nécessite un meilleur soutien logistique, dont l'amélioration de la capacité de transport aérien est un facteur important.

1.1.6 L'Afrique possède un immense potentiel touristique en raison de la diversité de ses cultures, de ses paysages époustouflants et de sa faune et de sa flore uniques. Le continent abrite de nombreuses merveilles naturelles telles que le désert du Sahara, le Nil, les plaines du Serengeti et les chutes Victoria. Il s'enorgueillit également d'un riche patrimoine culturel, avec de nombreux groupes ethniques et langues distincts.

1.1.7 Le nombre moyen de touristes en Afrique a augmenté au fil des ans. Cependant, l'industrie est confrontée à des défis tels que des infrastructures inadéquates, l'instabilité politique dans certaines régions et un marketing limité. Des efforts sont déployés pour surmonter ces obstacles, de nombreux pays investissant dans les infrastructures touristiques et promouvant des pratiques touristiques durables, notamment le développement des services de transport aérien et des infrastructures aéroportuaires.

1.1.8 Avec des stratégies et les investissements appropriés, l'Afrique a le potentiel pour devenir un acteur majeur du commerce et du tourisme mondiaux, contribuant de manière significative à la croissance économique, à la création d'emplois et aux échanges culturels.

1.1.9 Dans ce contexte, le transport aérien joue un rôle indispensable pour le développement et la croissance du continent. Bien que le coût relativement élevé du transport aérien le mette hors de portée de la majorité de la population, un réseau sûr, efficace, efficient et équilibré de services aériens est essentiel au développement économique global du continent. Dans ces observations, les adjectifs opérationnels sont sûrs, efficaces, efficients et équitables. Dans le prolongement du Plan AFI, l'objectif principal de ce programme est de proposer un objectif clair et une série d'initiatives assorties de résultats à atteindre au cours de la période de planification 2025-2030 afin d'améliorer et de maintenir la sécurité de l'aviation en Afrique.

## **2. CADRE DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS AÉRIENS**

### **2.1 Politique mondiale du transport aérien**

2.1.1 La convention relative à l'aviation civile internationale établit les principes de base que doivent suivre les gouvernements pour assurer le développement ordonné, régulier, efficace, économique et harmonieux des services de transport aérien international. L'OACI a donc pour mission de soutenir les principes et les accords permettant l'établissement de services de transport aérien international sur la base de l'égalité des chances, d'une exploitation saine et économique, du respect mutuel des droits des États et de la prise en compte de l'intérêt général.

2.1.2 En contradiction avec le principe susmentionné et compte tenu du développement des services de transport aérien mondiaux au fil des ans, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) plaide en

faveur de la libéralisation du transport aérien par le biais de diverses politiques et de divers accords. Les principaux aspects de la politique de l'OACI en matière de libéralisation du transport aérien encouragent les États à ouvrir leurs marchés du transport aérien aux compagnies aériennes étrangères, en leur permettant de se concurrencer sur les itinéraires et les services afin de promouvoir la concurrence, ce qui peut entraîner une baisse des tarifs aériens et un choix plus large pour les passagers. Elle plaide également en faveur d'une concurrence loyale dans le secteur du transport aérien. Cela comprend des mesures visant à prévenir les pratiques anticoncurrentielles, telles que les prix d'éviction ou les subventions déloyales, qui peuvent fausser le marché et nuire aux consommateurs. À cette fin, l'OACI fournit des orientations sur la création d'un cadre réglementaire pour le transport aérien qui soit transparent, non discriminatoire et conforme aux normes internationales. Cela permet de créer des conditions de concurrence équitables pour les compagnies aériennes et de promouvoir un système de transport aérien sûr et efficace.

2.1.3 De manière générale, la vision à long terme de l'OACI en matière de libéralisation du transport aérien vise à créer un système aérien harmonisé et économiquement viable à l'échelle mondiale, favorisant une plus grande connectivité et une plus grande croissance économique pour toutes les parties prenantes. Cette vision se concentre sur la libéralisation continue du transport aérien international, en garantissant la sécurité, la sûreté et des opportunités équitables pour tous.

## **2.2 Politique du transport aérien en Afrique**

2.1.4 La décision de Yamoussoukro (DY), adoptée en 2000 par les chefs d'État africains pour libéraliser progressivement le transport aérien sur le continent, est le document le plus important de la politique régionale en matière de transport aérien. La décision a été signée à Yamoussoukro, en Côte d'Ivoire, et devait permettre d'éliminer progressivement toutes les barrières non physiques liées à l'octroi de droits de trafic, en particulier le 5<sup>ème</sup> droit de liberté de trafic, la capacité des aéronefs, la réglementation tarifaire, la désignation des compagnies aériennes et les opérations de fret aérien.

2.1.5 Dans le cadre de l'Agenda 2063, l'Union africaine a mis en place un programme phare appelé le Marché unique du transport aérien africain (SAATM) dans le but de créer un marché unique et unifié du transport aérien et de libéraliser l'aviation civile en Afrique afin de donner un nouvel élan au programme d'intégration économique du continent. Le SAATM doit être réalisé grâce à la mise en œuvre immédiate de la Déclaration de Yamoussoukro. Actuellement, 37 pays ont souscrit à l'engagement solennel du SAATM. Les avantages de la libéralisation du transport aérien ne se limitent pas à l'emploi et aux effets sur le PIB. L'augmentation des services aériens et de la connectivité résultant de la libéralisation a le potentiel de renforcer et de soutenir un large éventail d'activités et d'opportunités qui améliorent la qualité de vie dans les communautés locales, ainsi que dans l'ensemble de chaque État. En outre, une mise en œuvre accélérée du SAATM fournirait un système de transport abordable, fiable et rapide pour aider le continent à réaliser d'autres priorités de l'Agenda 2063 de l'Union africaine et des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies.

2.1.6 Diverses études menées par les Communautés économiques régionales, notamment l'étude Inter

VISTAS sur l'impact de la libéralisation du marché aérien en Afrique dans 12 pays (Algérie, Égypte, Tunisie, Éthiopie, Kenya, Ouganda, Angola, Namibie, Afrique du Sud, Ghana, Nigeria et Sénégal), ont montré que l'impact de la libéralisation du marché du transport aérien va au-delà des avantages pour les voyageurs et les expéditeurs de fret. Elle a également un impact progressif sur le développement du commerce et du tourisme, l'attraction de nouvelles entreprises, la promotion des investissements, l'augmentation de la productivité et la stimulation de la croissance économique du continent dans son ensemble.

2.1.7 Malgré les défis, les mesures politiques délibérées et les efforts de libéralisation du marché du transport aérien en Afrique produisent des résultats positifs. On peut raisonnablement affirmer que les compagnies aériennes africaines bénéficient désormais d'un meilleur accès au marché et proposent des réseaux plus étendus, offrant aux passagers de meilleures options que les années précédentes. Bien que limité, l'accès accru au marché offre aux compagnies aériennes africaines l'opportunité de mieux se positionner et de devenir compétitives à l'échelle mondiale, attirant ainsi davantage de passagers et d'affréteurs, contribuant ainsi au développement du continent. Dans ce contexte, il est important de souligner que les efforts visant à libéraliser pleinement le secteur du transport aérien sur le continent doivent se poursuivre sans relâche, car ils sont porteurs de bénéfices économiques et sociaux encore plus importants. Cependant, cette croissance du trafic et cette ouverture du marché doivent s'accompagner d'un renforcement des systèmes de supervision de la sûreté et de la sécurité, ainsi que des capacités d'enquête sur les accidents d'aviation, afin de garantir la pérennité des avantages de la libéralisation et le maintien de la confiance du public dans l'aviation africaine.

### **3. LE PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI)**

#### **3.1 Description du programme – Contexte**

3.1.1 Le Plan de mise en œuvre régionale complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a été approuvé par la 36<sup>ème</sup> Session de Assemblée de l'OACI et instauré par le Secrétaire général de l'OACI le 1<sup>er</sup> janvier 2008 pour remédier aux carences en matière de sécurité de l'aviation civile dans la région Afrique et Océan Indien (AFI). Depuis lors, le programme fournit une assistance aux États en mettant l'accent sur la mise en place de systèmes de supervision de la sécurité efficaces et durables par la mise en œuvre des huit éléments cruciaux et la promotion d'une culture de la sécurité de l'aviation en Afrique.

3.1.2 En 2009, le Conseil de l'OACI a décidé (C-DEC 188/11) que les activités du programme seraient intégrées dans le programme de travail ordinaire des Bureaux régionaux de l'OACI à partir de janvier 2010. Bien que les activités soient intégrées dans les celles des bureaux régionaux, les activités du programme et sa gestion continuent de fonctionner comme un programme spécifique de soutien à la mise en œuvre de l'OACI à l'échelle de l'Afrique depuis 2010.

3.1.3 En 2015 et 2022, le Bureau de l'audit interne de l'OACI (OIO) a évalué le Plan AFI en vue de fournir un examen indépendant de la performance du programme conformément aux objectifs fixés et aux

résultats attendus dans les documents programme initiaux et révisés. L'évaluation a porté sur la pertinence, la conception, la gestion et la gouvernance du programme depuis son lancement et a formulé plusieurs recommandations pour assurer une mise en œuvre efficace et continue du programme. L'une des principales conclusions des deux évaluations a confirmé que le Plan AFI a contribué de manière significative à l'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique et qu'il est donc resté très pertinent.

## **3.2 Étapes franchies par le plan depuis sa création, 2008 - 2024**

3.2.1 Au fil des ans, des progrès significatifs ont été réalisés dans l'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique, grâce aux efforts considérables déployés par l'OACI dans le cadre du Plan AFI. Le programme continue d'enregistrer des progrès significatifs vers la réalisation des Objectifs mondiaux de sécurité de l'aviation et des cibles de sécurité d'Abuja, y compris l'amélioration du niveau de mise en œuvre (EI) des éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sécurité des États, la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC), la certification des aéroports utilisés pour les opérations internationales, la création et le renforcement des organismes régionaux de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs (RSOO)/(RAIO), et le renforcement des capacités par le biais de diverses activités de formation.

3.2.2 Outre le mécanisme traditionnel de soutien aux États, le Plan AFI a adopté une approche par projet au cours des huit dernières années en développant et en déployant des projets spécifiques. Depuis 2016, sept projets ont été présentés et approuvés par le Comité directeur du Plan AFI et sont actuellement en cours de mise en œuvre. Ces projets concernent la certification des aéroports, la recherche et le sauvetage (SAR), l'évaluation par les pairs des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), la mise en œuvre des programmes de sécurité des États (PNS), les enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronefs (AIG), les principes fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) et la gestion de l'information aéronautique (AIM), l'objectif étant d'aider les États à atteindre un niveau durable de supervision de la sécurité de l'aviation dans la région. Ces projets ont été révisés et alignés sur le champ d'application et le calendrier du programme afin de contribuer à la réalisation de ses objectifs généraux et spécifiques.

3.2.3 Les efforts déployés au fil du temps pour améliorer durablement la sécurité ont déjà donné des résultats tangibles. À la suite des activités de validation de l'USOAP-CMA, de nombreux États ont enregistré des améliorations significatives de leurs systèmes de supervision de la sécurité, comme en témoigne l'augmentation de leurs scores d'EI. Entre juillet 2012 et mars 2024, le nombre d'États de la région AFI dont le niveau d'EI est égal ou supérieur à 60 pour cent est passé de 14 à 31, et le nombre d'États ayant des SSC est passé de 20 à aucun d'ici octobre 2022, bien qu'il ait récemment augmenté à cinq, en raison de lacunes dans l'étalonnage des aides à la navigation et la validation des procédures de vol aux instruments.



3.2.4 Les diverses activités de mise en œuvre des projets ont également aidé les États à renforcer leur capacité de supervision de la sécurité dans des domaines spécifiques. Le projet de certification des aéroports a jusqu'à présent réalisé la certification de 18 aéroports internationaux dans 17 États. Certains de ces États, y compris leurs exploitants d'aéroports et leurs acteurs de l'industrie, ont pu renforcer leurs capacités et sont en train de certifier d'autres aéroports internationaux sur leur territoire.

3.2.5 En ce qui concerne les services de navigation aérienne (ANS), le Plan AFI a élaboré un projet de mise en œuvre visant à soutenir le Programme africain d'assurance qualité et de sécurité des ANSP (ASQA) par le biais d'un mécanisme d'examen par les pairs établi en 2015. L'objectif principal de cette initiative est d'aider les ANSP à améliorer continuellement la sécurité et la qualité des services de navigation aérienne, compte tenu de la supervision réglementaire limitée des ANS dans les régions africaines. En conséquence, un manuel de référence du programme ainsi qu'un cadre de coopération et une feuille de route ont été élaborés et approuvés pour régir la mise en œuvre du programme africain d'examen par les pairs des ANSP, entre autres activités de coopération dans le domaine des services de navigation aérienne. Dans le cadre de coopération établi et conformément à la feuille de route des ANSP, un protocole de coopération (MoC) a été signé entre les ANSP pour l'amélioration des services de navigation aérienne sur le continent africain. Ce développement positif a considérablement augmenté le nombre de membres du Programme d'évaluation par les pairs des ANSP africains. Actuellement, 35 États soutiennent pleinement les activités relatives à la réalisation des objectifs mondiaux et régionaux par le biais du mécanisme d'examen par les pairs. Diverses aides directes aux États, ainsi que des ateliers et des séminaires ont été organisés dans le cadre des projets SAR, PNS et AIG afin de renforcer la capacité de supervision de la sécurité des États.

3.2.6 Outre les projets en cours, un nouveau projet sur le renforcement des capacités des professionnels de l'aviation dans la région AFI a été lancé afin de former un personnel professionnel durable capable de s'acquitter efficacement de ses responsabilités en matière de réglementation et de supervision dans le cadre de chacun des objectifs stratégiques de l'OACI.

3.2.7 Pour aider les États qui ont besoin d'un personnel technique plus qualifié, le plan AFI a mené de nombreuses activités, notamment des séminaires et des ateliers dans divers domaines liés à la sécurité. Plus de 2 300 membres du personnel des États africains ont bénéficié de ces activités depuis 2008. En outre, un autre projet a été lancé pendant la pandémie de COVID-19 pour augmenter les inscriptions à la formation en ligne des professionnels de l'aviation des autorités de l'aviation civile (AAC) dans les pays les moins avancés (PMA) en Afrique afin de soutenir les connaissances, les aptitudes et les compétences globales du personnel des AAC concernées dans un certain nombre de domaines opérationnels et/ou techniques clés. En conséquence, plus de 110 participants de 28 États ont été formés dans le cadre de cette initiative.

3.2.8 La Déclaration ministérielle d'Ezulwini sur les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) en Afrique a appelé à la réalisation d'une étude spécifique pour soutenir et renforcer les RSOO de la région AFI. Conformément à cette déclaration et compte tenu des résultats de l'évaluation mondiale des

RSOO menée par l'OACI en 2017, une étude a été menée dans le cadre du Plan AFI pour renforcer les capacités organisationnelles des RSOO de la région. Actuellement, en collaboration avec l'Agence Européenne de la Sécurité l'Aviation (AESAs), une étude de faisabilité visant à mettre en œuvre la stratégie proposée dans l'étude a été menée. La mise en œuvre de cette stratégie devrait améliorer l'efficacité et la durabilité des RSOO dans la région.

3.2.9 L'analyse des lacunes en matière d'infrastructures d'aviation en Afrique a été menée en réponse à la décision du Conseil de l'OACI (C-DEC 214-7) lors de sa 214<sup>ème</sup> session, sur la mise en œuvre de la Déclaration et du Cadre pour un plan d'action pour le développement des infrastructures d'aviation en Afrique. L'objectif de l'analyse des lacunes était d'effectuer une évaluation État par État et de déterminer l'état actuel de la mise en œuvre des infrastructures d'aviation sur la base des exigences mondiales, régionales et nationales, en tenant compte des niveaux de trafic existants, de la demande et de la capacité dans la région africaine. L'analyse des lacunes doit servir de base et fournir des contributions pour la préparation de plans aéronautiques régionaux et nationaux et garantir que le développement des infrastructures d'aviation est conforme aux normes et pratiques recommandées de l'OACI et répond de manière adéquate aux demandes de trafic et de capacité. Une étude de suivi a été menée avec succès en 2023 selon une approche collaborative et coopérative par la Commission de l'Union africaine (CUA), la CAFAC, l'OACI et d'autres partenaires par l'intermédiaire du groupe de travail technique (GTT) dans la collecte de données et l'analyse des lacunes existantes en matière d'infrastructure. L'OACI a joué un rôle essentiel dans cette étude en élaborant un questionnaire et en recueillant des informations, en menant l'analyse et en publiant le rapport d'analyse. Les résultats de l'Analyse des lacunes en matière d'infrastructures d'aviation devraient contribuer à l'élaboration d'une liste de projets nationaux ou régionaux chiffrés et susceptibles d'être financés, destinés à combler les lacunes existantes en matière d'infrastructures et à répondre à la demande future en matière de transport aérien dans la région.

### 3.3 Théorie du changement

3.3.1 Malgré les progrès réalisés dans l'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique grâce au Plan AFI et aux efforts des partenaires de l'industrie d'aviation, des efforts supplémentaires, des ressources et du temps sont absolument nécessaires pour pérenniser les acquis et renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et au plan mondial de navigation aérienne (GANP).

3.3.2 Aujourd'hui, le score moyen de mise en œuvre effective (EI) dans la région AFI est d'environ **61 %**, alors que la moyenne mondiale est de **70 %**, ce qui met en évidence un écart. Bien que des progrès notables aient été accomplis, notamment la **résolution de toutes les Préoccupations significatives de sécurité (SSC)** depuis 2015, bien que de nouvelles SSC liées à l'étalonnage des aides à la navigation et à la validation des procédures de vol aux instruments soient apparus dans le domaine des services de la navigation aérienne (ANS) depuis 2019, de nombreux États sont encore confrontés à des difficultés pour parvenir à des améliorations durables.

3.3.3 Les principaux défis sont les suivants :

- La résolution des SSC existantes et prévenir l'apparition de nouvelles SSC.
- L'amélioration de l'efficacité de la mise en œuvre des SARP de l'OACI.
- L'élargissement du vivier de professionnels de l'aviation qualifiés.
- La certification des aérodromes. 43% des aéroports internationaux en Afrique sont entièrement certifiés.
- Le renforcement des RSOO et des RAIO ; et
- la planification et la mise en œuvre des infrastructures.

3.3.4 En intensifiant l'assistance ciblée, le renforcement des capacités et la mobilisation des ressources dans le cadre du Plan AFI, les États consolideront leurs systèmes de supervision, amélioreront le respect des SARP et créeront des écosystèmes aéronautiques résilients. En conséquence, les performances globales de l'Afrique en matière de sécurité s'amélioreront, les risques opérationnels seront réduits et une industrie de l'aviation plus viable et plus compétitif sera encouragé.

3.3.5 La poursuite et l'extension du Plan AFI au cycle 2025-2030, telles que soutenues par le Conseil de l'OACI et approuvées par la 41<sup>ème</sup> Assemblée de l'OACI, sont essentielles pour maintenir les progrès, intégrer les initiatives en matière de navigation aérienne et d'infrastructure, et faire en sorte que l'aviation africaine continue à stimuler les objectifs plus larges de développement socio-économique du continent.

3.3.6 Grâce à cette théorie du changement, le Plan AFI vise à tirer parti des réussites passées et à faire en sorte que le l'industrie de l'aviation en Afrique soit non seulement plus sûr, mais aussi mieux positionné pour contribuer à la réalisation des objectifs de développement économique et social plus larges du continent.

## **4. DESCRIPTION DU PLAN**

### **4.1 Aperçu du Plan**

4.1.1 Le programme a été officiellement lancé en 2008 dans le cadre du Programme global de mise en œuvre de la région AFI (ACIP) pour une période initiale de quatre ans (2008-2011) afin de mettre en œuvre diverses initiatives en collaboration avec les organisations régionales, les autorités des États et de l'industrie. L'objectif était de renforcer durablement la capacité de supervision de la sécurité dans la région, grâce aux orientations et au leadership de l'OACI. Le Plan AFI, qui a été prolongé jusqu'au cycle de planification 2025-2030, continuera d'être mis en œuvre grâce à la coordination entre les principales parties prenantes dans la région et au-delà, y compris les organismes donateurs multilatéraux.

4.1.2 L'accent sera mis sur la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC) existantes et sur la prévention de nouvelles SSC, ainsi que sur la mise en œuvre rapide des Plans d'action correctifs (CAP) de l'USOAP-CMA. Parallèlement, le renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États et des organisations régionales de supervision de la sécurité sera également assuré par des projets spécifiques conçus pour répondre aux objectifs des États ou des groupes d'États.

4.1.3 Le plan a hiérarchisé les activités de soutien direct visant à renforcer les capacités de supervision de la sécurité dans la région, en mettant l'accent sur les besoins spécifiques des États et les risques associés. Cette hiérarchisation des priorités repose sur l'examen des ressources disponibles et de la capacité de l'État ciblé à atteindre les objectifs de l'assistance. Les États dont les systèmes présentent de nombreuses lacunes et qui ont démontré leur volonté de s'améliorer seront prioritaires et l'accent sera mis sur les lacunes critiques.

## **4.2 Objectifs du Plan**

4.2.1 L'objectif général du Plan AFI est de renforcer la sécurité de l'aviation en Afrique de manière durable et de fournir une approche structurée et coordonnée pour la participation de toutes les parties prenantes à l'effort de renforcement de la sécurité de l'aviation dans la région, en permettant que les efforts soient menés non seulement par les États, mais aussi par toutes les parties prenantes du système de transport aérien. Dans ce contexte, les objectifs spécifiques du Plan sont les suivants :

Par le biais de l'assistance ROST, de projets spécifiques, d'activités de renforcement des capacités, d'études et d'autres activités :

- I. Aider les États à renforcer leurs capacités de supervision et de gestion de la sécurité par les moyens suivants
  - a. Accroître le niveau de mise en œuvre de la supervision de la sécurité dans la région
  - b. Accroître la certification des aérodrômes utilisés pour les opérations internationales
  - c. Accroître le niveau de mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité
- II. Soutenir les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et les organismes régionaux d'enquête sur les accidents d'aéronefs (RAIO)
  - a. Soutenir la mise en place, le renforcement et l'intégration des RSOO/RAIO en vue d'un fonctionnement efficace et durable.
  - b. Améliorer la coordination et la planification des activités d'assistance
- III. Aider les États à planifier à long terme, notamment en ce qui concerne les infrastructures
  - a. Accroître le niveau de mise en œuvre des blocs constitutifs de base (BBB) dans les États
  - b. Accroître le niveau de mise en œuvre des ASBU
- IV. Aider les États à renforcer leur capacité de mise en œuvre
  - a. Fournir une formation essentielle en matière de sécurité
  - b. Renforcer la capacité des États à préparer et à mettre en œuvre des plans directeurs de l'aviation civile et des plans de sécurité nationaux.

### **4.3 Stratégie de mise en œuvre**

4.3.1 Le Plan s'appuie sur plusieurs stratégies clés pour sa mise en œuvre, y compris le développement de projets et d'activités spécifiques visant à combler les lacunes dans les États par le biais d'approches régionales et nationales (spécifiques à chaque pays). La mise en œuvre réussie de ces activités reposera sur une collaboration et une coordination étroite avec les institutions régionales telles que la CUA, la CAFAC et les RSOO, ainsi qu'avec les parties prenantes de l'industrie et les partenaires financiers. Les activités et projets chiffrés proposés figurent à l'**annexe C** du présent document.

### **4.4 Lien entre le Plan AFI et les objectifs stratégiques de l'OACI**

4.4.1 Les objectifs du Plan sont étroitement liés à deux objectifs stratégiques de l'OACI : A : Sécurité - Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale ; et B : Accroître les capacités et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile.

### **4.5 Risques et plan d'urgence**

4.5.1 Les risques généraux qui affectent tous les projets du Plan AFI sont décrits à l'**annexe B** du présent document. Ces risques seront inclus dans les documents des projets individuels et décrits plus en détail, en particulier en ce qui concerne leur impact et les mesures à prendre.

### **4.6 Enseignements tirés**

4.6.1 Le Plan AFI offre un potentiel considérable pour améliorer de manière significative la sécurité de l'aviation en Afrique en favorisant des partenariats et une collaboration plus solides avec les principales parties prenantes telles que la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), l'Organisation Africaine de formation en Aviation (AATO), entre autres. Pour exploiter pleinement ce potentiel, il est essentiel que le Plan AFI se concentre sur le renforcement des capacités institutionnelles et techniques de ces organismes. L'établissement de programmes conjoints et l'harmonisation des efforts peuvent favoriser les synergies, éviter les doublons et améliorer l'efficacité globale des initiatives en matière de sécurité sur le continent.

4.6.2 Sachant que les États membres déterminent leur niveau d'engagement en matière de sécurité de l'aviation en fonction de leur volonté politique et des ressources disponibles, il est essentiel que les activités du Plan AFI soient planifiées en étroite consultation avec ces États. Cette approche garantit l'alignement sur les priorités nationales, assure l'adhésion et augmente la probabilité d'une mise en œuvre durable. Bien que le Plan AFI ait incontestablement contribué à l'amélioration de la sécurité en Afrique, les insuffisances du cadre de gestion axée sur les résultats (GAR) a limité sa capacité à attribuer directement des réalisations spécifiques mesurables à ses interventions. La mise en œuvre d'un système de planification stratégique et de suivi fondé sur les principes de la GAR permettrait non seulement d'améliorer la transparence et la responsabilité, mais aussi d'établir un lien clair entre les activités et les résultats mesurables.

## **5. GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME<sup>1</sup>**

5.1 Le Plan AFI a joué un rôle crucial en servant de plateforme de coordination pour toutes les activités similaires menées par différents partenaires.

5.2 La gouvernance du Plan implique le Conseil de l'OACI, le Comité directeur, le Secrétariat de l'OACI dont les rôles et responsabilités sont décrits dans le Cadre de gouvernance du Plan AFI, du plan AFI SECFAL et le HRDF. Voir l'**annexe B**.

5.3 La planification, la mise en œuvre et le suivi du programme seront coordonnés par le Responsable du programme. Le Programme sera mis en œuvre par l'application des principes de gestion de programme avec des objectifs, des résultats, des activités et des moyens de mesures clairement définis. Ce processus comprendra également un suivi et un rapport continus.

5.4 Le tableau de l'**annexe A** du présent document décrit le processus de gestion et de mise en œuvre du Programme. Des objectifs assortis de délais et des indicateurs de performance ont été élaborés et inclus pour suivre et mesurer les résultats.

## **6. CALENDRIER DU PROGRAMME**

6.1 Conformément aux objectifs généraux et spécifiques et aux principaux résultats attendus, le calendrier actualisé du programme devrait s'étendre sur six années supplémentaires, à savoir la période 2025-2030. Le calendrier des différents projets peut varier en fonction de leur portée, de leurs activités et de leurs objectifs.

## **7. PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES**

7.1 Les États de la région jouent un rôle central en tant qu'acteurs principaux de la mise en œuvre du Plan AFI, à la fois en tant que bénéficiaires et en tant que contributeurs. L'engagement des États identifiés pour recevoir une assistance technique et un soutien au renforcement des capacités dans le cadre du programme est essentiel pour atteindre les objectifs de supervision de la sécurité au niveau régional. Tout aussi importants sont les États qui apportent des ressources, y compris un soutien financier et le détachement d'experts techniques, qui sont essentiels pour maintenir la dynamique du programme. Leur participation garantit non seulement l'appropriation et la durabilité, mais reflète également un engagement fort en faveur d'un progrès collectif de la sécurité de l'aviation sur tout le continent.

7.2 L'élaboration des projets devrait tenir compte des besoins des États par le biais d'une consultation globale avec les parties prenantes des États, depuis le début jusqu'à l'achèvement des activités de mise en œuvre. Des processus de coordination appropriés doivent être mis en place pour garantir leur participation constante aux activités de mise en œuvre.

---

<sup>1</sup> Cette section est cohérente avec le Plan AFI, le Plan AFI SECFAL et la structure de gouvernance du HRDF.

7.3 Outre les États, les organisations régionales telles que la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et l'Organisation africaine de formation en Aviation (AATO), ainsi que divers partenaires de l'industrie, sont également des acteurs clés de l'écosystème. Ces partenaires sont encouragés à développer activement et à soumettre des projets et des initiatives par le biais des mécanismes appropriés de l'OACI pour soutenir la mise en œuvre. D'autres parties prenantes, notamment les compagnies aériennes, les aéroports, les prestataires de services de navigation aérienne, les fabricants, les organismes de maintenance et les organismes internationaux, contribuent également de manière significative au renforcement des systèmes de supervision de la sécurité des États. Leur engagement apporte une expertise technique, une vision opérationnelle et des pratiques innovantes qui améliorent la qualité et la portée du programme. Pour garantir la réalisation effective des objectifs du Plan AFI, il est impératif d'impliquer toutes ces parties prenantes depuis la phase de planification jusqu'à la mise en œuvre et au suivi. Cette approche inclusive favorise l'alignement, la transparence et un sens partagé des responsabilités.

7.4 Le responsable de programme, en étroite collaboration avec les responsables régionaux désignés, est chargé de veiller à ce que les initiatives parallèles soient harmonisées, que les doublons soient évités et que les synergies soient maximisées, afin d'améliorer l'efficacité et l'impact globaux du programme.

## **8. POINTS FORTS ET CATALYSEURS DE LA SÉCURITÉ**

8.1 L'OACI, à travers son mandat mondial, sa grande expérience et sa capacité technique éprouvée, est particulièrement bien placée pour aider l'Afrique à parvenir à une croissance durable et à une stabilité à long terme dans l'industrie de l'aviation. Son approche globale de la sécurité de l'aviation et du renforcement des capacités, soutenue par des cadres mondiaux tels que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), constitue une base solide pour une mise en œuvre efficace du Plan AFI. L'un des principaux atouts de l'OACI réside dans sa capacité à favoriser la coopération internationale, à aligner les priorités stratégiques et à mobiliser les ressources techniques, ce qui en fait un acteur central dans l'orientation des efforts régionaux visant à améliorer la sécurité et la supervision de l'aviation.

8.2 À cet égard, les Bureaux régionaux de l'OACI implantés dans les États africains devraient continuer à jouer un rôle essentiel en tant que facilitateurs stratégiques et coordinateurs du Plan AFI. Étant donné leur proximité et leur engagement direct avec les États membres, les Bureaux régionaux sont bien placés pour comprendre les contextes nationaux, faciliter une assistance sur mesure et assurer un dialogue continu entre les États et les partenaires régionaux. Ils servent également de point focal pour la coordination des activités avec les principales organisations régionales telles que la CAFAC, les RSOO et l'AATO, garantissant ainsi l'harmonisation des efforts sur l'ensemble du continent.

8.3 Pour atteindre efficacement le niveau opérationnel, la participation active des compagnies aériennes, des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne est essentielle, car ils mettent directement en œuvre les procédures de sécurité et les améliorations opérationnelles sur le terrain. Il est donc

important d'impliquer ces parties prenantes particulières dans le cadre du soutien et de l'engagement stratégique avec les États. Leur rôle et leur participation aux activités du Plan sont coordonnés sous la direction des Autorités nationales de l'aviation civile respectives.

8.4 En outre, des partenariats stratégiques avec des institutions telles que la Banque africaine de développement, la Banque mondiale, l'AFRAA, la FAA américaine, l'IATA, l'ACI, l'EASA et diverses communautés économiques régionales renforcent le Plan AFI en apportant une expertise technique, un financement et un soutien programmatique. Ces catalyseurs, lorsqu'ils sont coordonnés efficacement, créent un écosystème solide qui aide les États à respecter leurs obligations internationales et à faire progresser la sécurité de l'aviation dans toute l'Afrique.

8.5 Les divers mécanismes de coordination établis (Bureaux régionaux de l'OACI/la CAFAC/les RSOO/les autres parties prenantes, les réunions annuelles de coordination, les consultations bilatérales, ...) devraient être utilisés par toutes les parties prenantes pour améliorer l'efficacité du soutien à la mise en œuvre fourni aux États et éviter la duplication des efforts, grâce au partage de l'information et au soutien mutuel.

## **9. RESSOURCES**

9.1 L'exécution des projets individuels du Plan AFI relève du mandat général des Bureaux régionaux. Comme ces Bureaux ne disposent pas des ressources nécessaires pour soutenir efficacement le Plan, il est nécessaire de compléter les ressources déjà fournies dans le cadre du Programme ordinaire. Il est donc envisagé que les ressources nécessaires pour mener à bien les activités du programme soient mises à disposition par le biais de contributions volontaires et en nature. À cette fin, il est envisagé de développer des projets spécifiques dans différents domaines clés afin de mobiliser les ressources de manière efficace. Les ressources financières estimées nécessaires correspondant aux activités/projets sont indiquées à l'**annexe C** du présent document.

9.2 Il convient de souligner que les contributions volontaires à elles seules sont probablement insuffisantes pour mettre en œuvre les différents projets. Des contributions en nature sous la forme d'experts qui travaillent pour les projets sans frais pour le Plan AFI sont également nécessaires.

## **10. SUIVI ET RAPPORTS**

10.1 Les Bureaux régionaux de l'OACI et les parties prenantes (CAFAC, RSOO, ...) doivent soumettre des projets et des activités conformes aux objectifs du Programme et aux indicateurs clés de performance (KPI) au Responsable du Programme par l'intermédiaire de la plateforme du Groupe de soutien à la mise en œuvre (ISG) de l'OACI. Le plan annuel consolidé sera discuté, examiné, présenté au Comité directeur et approuvé conformément au calendrier des activités du Comité directeur.



10.2 Une fois l'approbation obtenue, chaque partie prenante, sous la coordination du Responsable de Programme, contrôlera les activités de mise en œuvre et devra soumettre des rapports trimestriels de mise en œuvre dans le format spécifié au Responsable de Programme pour consolidation.

10.3 Les Bureaux régionaux de l'OACI et les parties prenantes (CAFAC, RSOO, ...) procèdent à un examen trimestriel des performances et fournissent un retour d'information et les orientations nécessaires. Ils conservent en permanence le budget de leurs projets respectifs dans le fichier SharePoint. Ce fichier peut également être utilisé pour suivre les dates des activités.

10.4 Le Comité directeur continuera à suivre et à évaluer la mise en œuvre du Plan et à rendre compte au Conseil de l'OACI des résultats obtenus.

<b><i>Produit</i></b>	<b><i>Responsable</i></b>	<b><i>Personne ou groupe destinataire de rapport</i></b>	<b><i>Fréquence des rapports</i></b>
Activités et rapports du Programme du Plan AFI	Responsable du programme	Comité directeur	Deux fois par an – l'un virtuel
Rapports au Conseil sur la mise en œuvre du programme	Responsable du programme / Président du Comité directeur	Conseil de l'OACI	Chaque année
Rapport à l'Assemblée de l'OACI	Responsable du programme / Président du Comité directeur	Assemblée de l'OACI	Tous les 3 ans
Rapport aux Ministres africains des transports	Président du Comité directeur / CAFAC	Ministres africains des transports	Tous les 2 ans
Rapport aux DGCA-AFI	Responsable du programme / Président du Comité directeur	DGCA-AFI	Tous les 2 ans
Rapport à l'AASPG	Responsable du programme	AASPG	Annuellement

## ANNEXE A - GESTION ET MISE EN ŒUVRE (OBJECTIFS, RÉSULTATS ET ACTIVITÉS)

Objectifs du Plan AFI	Objectifs d'ici à 2030	Indicateurs de performance	Fréquence des rapports	Entité responsable	référence 2024	Valeurs cibles					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Aider les États à renforcer leur capacité de supervision et de gestion de la sécurité	1.1 Améliorer le niveau de mise en œuvre de la supervision et de la gestion de la sécurité	AFI-PI 1.1.1 : % d'augmentation de l'EI dans les États bénéficiant de l'activité USOP-CMA (augmentation minimale de 15 % dans 4 États audités)	Annuel	ESAF	ESAF:61,7%	ESAF:65%	ESAF:67%	ESAF:69%	ESAF:71%	ESAF:73%	ESAF:75%
				WACAF	WACAF:59%	WACAF : 61,50	WACAF : 64%	WACAF : 66%	WACAF : 68%	WACAF : 70	WACAF : 72%
				MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
				EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :
		AFI-PI 1.1.2 : Nombre de SSC (CAP)	Annuel	ESAF	FASR:1	ESAF:0	ESAF:0	ESAF:0	ESAF:0	ESAF:0	ESAF:0
				WACAF	WACAF:4	WACAF:0	WACAF:0	WACAF:0	WACAF:0	WACAF :	WACAF:0
				MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
		AFI-PI 1.1.3 : Pourcentage d'aérodromes internationaux certifiés	Annuel	EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :
				ESAF	ESAF:42%	ESAF:47%	ESAF 53% :	FASR : 58%	FASR : 63%	FASR : 70 %.	FASR : 76%
				WACAF	WACAF:33.3%	WACAF:38%	WACAF:42%	WACAF:47%	WACAF:55%	WACAF:63%	WACAF:70
		AFI-PI 1.1.4 : % d'États ayant achevé l'auto-évaluation de leur PQ PNS, en utilisant le cadre en ligne de l'OACI (OLF)/l'analyse des écarts, avec un plan de mise en œuvre défini (plan d'action correctif).	Annuel	MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
				EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :
				ESAF	ESAF:58 %	ESAF:66,6	ESAF:70%	ESAF:75%	ESAF:79%	ESAF:83%	ESAF:87%
2. Soutenir les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et les organismes régionaux	2.2 Améliorer la coordination et la planification des activités d'assistance	AFI-PI 1.1.4 : Nombre d'États ayant mis en place un PNS		WACAF	WACAF:0	WACAF:58	WACAF:63	WACAF:68	WACAF:75	WACAF:80	WACAF:85
				MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
				EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :
				ESAF	FASR:1	FASR:1	FASR:3	FASR:5	FASR:8	ESAF:10	ESAF:12
		AFI-PI 2.2.1 : Nombre d'activités coordonnées menées dans les États ciblés	Annuel	WACAF	WACAF:0	WACAF:1	WACAF:2	WACAF:3	WACAF:4	WACAF:6	WACAF:8
				MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
				EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :
				ESAF	ESAF:7	ESAF:4	ESAF:5	ESAF:6	ESAF:7	FASR:2	FASR:1
		AFI-PI 2.2.1 : Nombre d'initiatives visant à soutenir la	Annuel	WACAF	WACAF :	WACAF:4	WACAF:5	WACAF:6	WACAF:7	WACAF:8	WACAF:9
				MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
				EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :
				ESAF	FASR:2	FASR:2	FASR:2	FASR:1	FASR:1	FASR:1	FASR:1
				WACAF	WACAF:4	WACAF:4	WACAF:4	WACAF:4	WACAF:4	WACAF:4	WACAF:4

Objectifs du Plan AFI	Objectifs d'ici à 2030	Indicateurs de performance	Fréquence des rapports	Entité responsable	Situation de référence 2024	Valeurs cibles					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
d'Enquête sur les accidents d'aéronefs (RAIO)		mise en place, le renforcement et l'intégration des RSOO/RAIO		MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
				EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :
3. Assister les États dans la planification à long terme, en particulier en ce qui concerne les infrastructures	3.1 Augmenter le niveau de mise en œuvre des BBB dans les États	AFI-PI 4.1.1 : Niveau de mise en œuvre des questions du protocole USOAP-CMA liées aux BBB	Annuel	ESAF	ESAF:50	ESAF:60%	ESAF:70%	ESAF:75%	ESAF:80%	ESAF:85%	ESAF:90%
				WACAF	WACAF:46.2%	WACAF : 50	WACAF:54%	WACAF:59%	WACAF:63%	WACAF:57%	WACAF 70
				MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
				EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :
	3.2. Augmenter le niveau de mise en œuvre de l'ASBU	AFI-PI 4.2.1 : Niveau de mise en œuvre des éléments ASBU	Annuel	ESAF	ESAF:43%	ESAF:48%	ESAF:53%	FASR : 58%	ESAF:65%	FASR : 75%	ESAF:85%
				WACAF	WACAF : 41%	WACAF:50	WACAF:55%	WACAF:60%	WACAF:65%	WACAF:70	WACAF:75%
				MID	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :	MID :
				EUR/NAT	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :	EUR/NAT :

## ANNEXE B - RISQUES GÉNÉRAUX

ID	Description	Cause	Probabilité	Impact	Contrôle	Réponse	Responsable	Commentaires
R-001	Manque de financement	Indisponibilité des fonds ; retards dans le transfert des fonds	Moyen	Retards dans la mise en œuvre du projet ; résultats non atteints	L'OACI suivra en permanence la mise en œuvre des budgets des projets et soumettra des demandes de financement dans le cadre de la mobilisation des ressources de l'Organisation.	Les activités du projet seront reprogrammées ou la portée du projet sera adaptée au niveau de financement disponible.	OACI	Le financement est mis à disposition dans le contexte du cadre de mobilisation des ressources de l'OACI.
R-002	Manque de personnel disponible dans les bureaux régionaux	Personnel insuffisant ; charge de travail élevée ; priorités contradictoires	Moyen	Retards dans la mise en œuvre du projet, résultats non atteints	Les activités du Plan AFI seront incluses dans les rapports de la CPMR et les rapports PACE des responsables régionaux ; les rapports d'avancement des projets documenteront les progrès de la mise en œuvre et mettront en évidence les	Les responsables régionaux examinent les priorités et en discutent avec leurs supérieurs ; si nécessaire, la portée du projet et/ou le calendrier sont révisés.	OACI	La capacité propre de l'OACI peut être facilement négligée dans l'évaluation des risques, mais le nombre d'activités différentes et l'adaptation nécessaire à des événements imprévisibles (SSC, incidents, demandes

ID	Description	Cause	Probabilité	Impact	Contrôle	Réponse	Propriétaire	Commentaires
					causes profondes des retards.			d'assistance des États, etc.) sont susceptibles d'avoir un impact sur la disponibilité des experts régionaux de et de retarder la mise en œuvre du projet.
R-003	Absence d'un nombre suffisant d'homologues dûment qualifiés	Manque de personnel ; qualifications insuffisantes du personnel	Moyen	Retards dans la mise en œuvre du projet, résultats non atteints	Les problèmes résultant de l'indisponibilité des homologues seront signalés dans les rapports d'avancement du projet.	Les activités du projet seront reprogrammées ou le champ d'application du projet sera adapté pour refléter les réalisations possibles.	États	
R-004	Indisponibilité d'experts détachés dûment qualifiés	Manque de personnel ou qualifications insuffisantes du personnel	Moyen	Retards dans la mise en œuvre du projet, résultats non atteints	Les problèmes résultant de l'indisponibilité des experts détachés seront signalés dans les rapports d'avancement du projet.	Les activités du projet seront reprogrammées ou le champ d'application du projet sera adapté pour refléter les réalisations possibles.	États	Les projets individuels s'appuient, en partie fortement, sur des experts détachés par les États membres sans frais pour le Plan AFI.
R-005	Retard dans le déploiement d'experts pour	Retards administratifs, indisponibilité	Moyen	La livraison des résultats est retardée	Les experts détachés identifiés seront contactés dès	L'OACI identifiera autant d'experts détachés potentiels que possible qui	OACI	

ID	Description	Cause	Probabilité	Impact	Contrôle	Réponse	Propriétaire	Commentaires
	les activités sur site	d'experts compétents			que possible pour s'assurer de leur disponibilité.	sont disponibles aux dates de déploiement convenues. Si aucun expert approprié n'est disponible, l'OACI se concertera avec les États pour reprogrammer les activités.		
R-006	L'instabilité politique	Spécifique à l'État	Spécifique au projet et à l'État	Retards dans la mise en œuvre du projet en raison de l'annulation ou de la reprogrammation des activités sur place ; indisponibilité des homologues en raison de changements de personnel	L'OACI surveillera les situations politiques et leur impact sur les activités du projet dans les États respectifs ; si nécessaire, la portée du projet et/ou les calendriers seront adaptés.	Les plans de projet seront élaborés de manière à établir un équilibre entre les États à haut risque et les États à faible risque ; dans la mesure du possible, des actions de sensibilisation de haut niveau seront menées pour réduire l'impact de l'instabilité politique dans un État donné sur les activités du projet, par exemple pour obtenir un soutien susceptible de se traduire par une	États	

ID	Description	Cause	Probabilité	Impact	Contrôle	Réponse	Propriétaire	Commentaires
						plus grande disponibilité des homologues ou par la mise en œuvre des recommandations.		
R-007	Priorités de l'État	Manque d'engagement de l'État	Moyen	Retards dans la mise en œuvre du projet, résultats non atteints	Suivi régulier et révision du niveau d'engagement et de participation	Les activités du projet seront reprogrammées ou le champ d'application du projet sera adapté pour refléter les réalisations possibles.	État	

### ANNEXE C- COUTS ESTIMATIFS ANNUELS DES PROJETS

Objet	Activité	Estimation 2025/2026	Estimation 2027	Estimation 2028	Estimation 2029	Estimation 2030
I	<b>Plan stratégique des RSOO AFI</b>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordonner une réunion de suivi de la déclaration d'Ezulwini avec les parties prenantes et les partenaires - Réunion de haut niveau</li> <li>- Suivi de la mise en œuvre de la stratégie et de la feuille de route des RSOO AFI</li> <li>- Soutien aux RSOO/RAIO dans la conduite de leur auto-évaluation (RRAP)</li> </ul> <p>AAMAC &amp; ASSA-AC</p> <p>BAGAIA</p> <p>BAGASOO</p> <p>URSAC</p> <p>CASSOA</p> <p>SASO</p>	10,000	15,000	15,000	15,000	15,000
II	<b>Renforcement des capacités des professionnels de l'aviation</b>					
	- Cours d'inspecteur de navigabilité (GSI-AIR)	A soutenir	80,000	80,000	80,000	80,000
	- Cours d'inspecteur des licences du personnel (GSI-PEL)	Dans le cadre du HRDF	80,000	80,000	80,000	80,000
	- Cours d'inspecteur des opérations (GSI-OPS)		80,000	80,000	80,000	80,000
	- Formation des inspecteurs d'aérodrome		60,000	60,000	60,000	60,000
	- Acquisition de logiciels de gestion des qualifications et de la formation		40,000	10,000	10,000	10,000



Objet	Activité	Estimation 2025/26	Estimation 2027	Estimation 2028	Estimation 2029	Estimation 2030
	- Formation des inspecteurs ANS		60,000	60,000	60,000	60,000
III	<b>Activités d'assistance du ROST</b>					
	- Soutien aux États ayant des SSC	30,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	- Activités d'assistance de ROST aux États	80, 000	60,000	60,000	60,000	60,000
IV	<b>Mise en œuvre des projets du Plan AFI</b>					
	- Mise en œuvre du projet de certification des aéroports	50,000	60,000	60,000	60,000	70,000
	- Mise en œuvre du projet PNS	60,000	90,000	90,000	90,000	90,000
	- Mise en œuvre du projet révisé de mécanisme d'évaluation par les pairs des ANSP africain	30,000	40,000	40,000	40,000	40,000
	- Mise en œuvre de projets spécifiques pour les États peu performants (République centrafricaine, Tchad, Guinée-Bissau, Liberia, Lesotho, Djibouti, Eswatini, Comores, Somalie et Sud-Soudan).		400,000	400,000	400,000	10,000
	- Soutien à la mise en œuvre axée sur les résultats (RBIS) de l'AIM	42,000	78,000	68,500		
	- Soutien à la mise en œuvre des services d'information sur les ensembles de données (IDIS)		42,000	38,000		
	- Mise en œuvre du projet OPMET sur l'amélioration de la disponibilité des données OPMET dans les aéroports États		102,500	66,500	19,000	
	- Établissement et mise en œuvre de plans nationaux de sécurité de l'aviation (PNSA) des États (six États seront ciblés chaque année)	40,000	60,000	60,000	60,000	30,000
	- Mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) identifiées dans le plan régional de	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000

Objet	Activité	Estimation 2025/26	Estimation 2027	Estimation 2028	Estimation 2029	Estimation 2030
	sécurité de l'aviation pour l'Afrique et l'océan Indien (AFI- RASP) en vue de réduire les incidents liés aux impacts sans perte de contrôle (CFIT).					
	- Mise en œuvre du projet SAR	107,690	125,510	111,980		
	- Planification et gestion des mesures d'exception en matière de gestion du trafic aérien dans les États membres	-	8,800	-	78,430	
V	<b>Soutien aux activités liées à l'analyse des lacunes en matière d'infrastructures d'aviation</b>	25,000	15,000			
VI	<b>Plan AFI SC / Réunions AASPG</b>	52,000	26,000	26,000	26,000	28,600
<b>Total</b>		<b>434,000.00</b>	<b>1,536,600</b>	<b>1,443,700</b>	<b>1,346,230</b>	<b>748,600</b>
<b>Proposition de la CAFAC</b>						
I	Missions de l'AFI-CIS	80,000				
II	Assistance au projet de certification des aérodrômes	100, 000.00				
<b>Total AFCAC</b>		<b>180, 000.00</b>				

Les estimations sont fournies en dollars américains.