



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 24 : Programme d'assistance technique

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

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) et de son programme des travaux associé.

Le document recommande également la poursuite du Plan AFI au-delà de 2024, en mettant l'accent sur tous les domaines liés à la sécurité ainsi qu'à la capacité et à l'efficacité de la navigation, y compris la planification de l'infrastructure aéronautique. L'expansion et la poursuite du programme au-delà de 2024 contribueront à améliorer encore la sécurité de l'aviation en Afrique.

La poursuite de la mise en œuvre du Plan AFI de manière efficace et systématique dans tous les domaines liés à la sécurité, ainsi qu'à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne, et en pleine conformité avec le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), contribuera à accélérer les efforts déployés par les États africains pour atteindre les buts et objectifs fixés par le GASP et le GANP, ainsi que les cibles révisées d'Abuja en matière de sécurité de l'aviation, y compris les cibles relatives aux services de navigation aérienne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- appuyer la mise en œuvre continue des activités du Plan AFI et la prolongation du programme pour six années supplémentaires, de 2024 à 2030, dans le cadre du programme de travail des bureaux régionaux de l'OACI, couvrant tous les domaines liés à la sécurité ainsi qu'à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne, y compris la planification de l'infrastructure aéronautique ;
- prier instamment les États, les organisations internationales et régionales, les institutions financières et le secteur de continuer à soutenir la mise en œuvre du Plan AFI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025 et dans le Fonds du Plan AFI et au moyen d'autres contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2020-2022</i> Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Objectifs et cibles révisés d'Abuja en matière de sécurité de l'aviation, y compris les cibles relatives aux services de navigation aérienne Rapports des réunions du Comité directeur du Plan AFI Plan de navigation aérienne Afrique-océan Indien (AFI)
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1. Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a été approuvé par la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI et établi par le Secrétaire général le 1^{er} janvier 2008 pour remédier aux insuffisances en matière de sécurité de l'aviation civile dans la région Afrique-océan Indien (AFI). Depuis lors, le programme fournit une assistance aux États en mettant l'accent sur l'établissement de systèmes de supervision de la sécurité efficaces et durables par la mise en œuvre des huit éléments cruciaux, et sur la promotion d'une culture de la sécurité aérienne en Afrique.

1.2. En 2009, le Conseil de l'OACI a décidé (C-DEC 188/11) que les activités du programme devaient être intégrées au programme des travaux ordinaire des bureaux régionaux de l'OACI à compter de janvier 2010. Bien que les activités soient intégrées à celles des bureaux régionaux, le programme amorcé par le Plan AFI continue de fonctionner comme un programme de soutien à la mise en œuvre spécifique de l'OACI à l'échelle de l'Afrique depuis 2010.

1.3. En 2015, le Bureau de l'évaluation et de l'audit interne (EAO) de l'OACI a évalué le Plan AFI en vue de fournir un examen indépendant de la performance du programme conformément au descriptif de programme original. L'évaluation s'est penchée sur la pertinence, la conception, la gestion et la gouvernance du programme depuis son lancement et a formulé un certain nombre de recommandations pour assurer l'efficacité et la continuité de la mise en œuvre du programme. L'une des principales recommandations appelait à la révision et à la modification du descriptif du Plan AFI pour s'assurer qu'il reste pertinent et conforme à la dynamique changeante du programme, en tenant compte de sa poursuite au-delà de 2016.

1.4. En conséquence, le descriptif du programme a été révisé et mis à jour pour l'horizon de planification couvrant la période 2017-2020 et approuvé par le Comité directeur du Plan AFI lors de sa 20^e réunion. Lors de sa 24^e réunion, le Comité directeur du Plan AFI a prolongé le programme jusqu'en 2024.

2. ANALYSE

2.1 Sur la base des domaines de focalisation du Plan AFI et conformément à son programme des travaux annuel, de nombreuses activités d'assistance ont été menées par les équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST), ouvrant la voie à l'élaboration de plans d'action de l'OACI pour les États prioritaires présentant des préoccupations significatives de sécurité (SSC), ayant un faible niveau de mise en œuvre effective (EI) et/ou figurant sur la liste de la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) de l'OACI.

2.2 Les activités d'assistance spécifiques envisagées dans le cadre des plans d'action de l'OACI ont été menées conjointement par les équipes de sécurité des bureaux régionaux, le Programme d'inspectorat coopératif – Afrique-océan Indien (AFI-CIS) de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ainsi que d'autres partenaires. L'OACI a joué un rôle de premier plan dans la coordination de ces activités afin d'éviter le chevauchement des efforts et le gaspillage des ressources, notamment en assurant la hiérarchisation et la coordination de toutes les initiatives régionales liées à la sécurité par le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Afrique (RASG-AFI), et par les réunions annuelles de coordination des bureaux régionaux Afrique orientale et australe (ESAF, Nairobi) et Afrique occidentale et centrale (WACAF, Dakar) de l'OACI avec la CAFAC, les RSOO, les communautés économiques régionales (CER) et d'autres partenaires.

2.3 Au fil des ans, la sécurité aérienne en Afrique a progressé de manière notable grâce au travail considérable et aux activités entreprises par l'OACI dans le cadre du Plan AFI. Le programme poursuit ses avancées significatives vers la réalisation des cibles d'Abuja en matière de sécurité de l'aviation, y compris les cibles relatives aux services de navigation aérienne (ANS), notamment : a) l'amélioration du niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sécurité des États ; b) la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC) ; c) la certification des aéroports utilisés pour l'exploitation internationale ; d) la création et le renforcement des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ; et e) le renforcement des capacités au moyen de diverses activités de formation.

2.4 En plus du mécanisme traditionnel de soutien aux États, le Plan AFI a adopté ces six dernières années une approche par projet consistant à élaborer et à lancer des projets spécifiques. Depuis 2016, le Comité directeur du Plan AFI a élaboré, présenté et approuvé sept projets qui sont actuellement mis en œuvre dans les domaines de la certification des aéroports, de la recherche et du sauvetage (SAR), de l'évaluation par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), de la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS), des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG), des éléments fondamentaux de la supervision de la sécurité (FSO) et de la gestion de l'information aéronautique (AIM), ceci afin de soutenir davantage les États dans l'atteinte d'un niveau durable de supervision de la sécurité aérienne dans la région. Ces projets ont été révisés et alignés sur la portée et le calendrier du programme afin de contribuer à la réalisation des objectifs généraux et spécifiques du programme.

2.5 Les efforts déployés au fil du temps pour atteindre les cibles révisées d'Abuja en matière de sécurité de l'aviation, y compris les cibles relatives aux services de navigation aérienne et pour obtenir des améliorations durables de la sécurité ont déjà donné des résultats tangibles. Après la validation des preuves de la mise en œuvre des plans d'actions correctives (PAC) de l'USOAP, plusieurs États africains ont observé des améliorations significatives de leurs systèmes de supervision de la sécurité, comme en témoigne l'augmentation de leurs résultats en matière d'EI. Entre juillet 2012 et avril 2022, le nombre d'États de l'ensemble de la Région AFI présentant un niveau d'EI égal ou supérieur à 60 % est passé de 14 à 31, et le nombre d'États présentant des SSC a chuté de 20 à un seul dans un domaine, à savoir la certification des exploitants d'aéronefs.

2.6 Les diverses activités de mise en œuvre du projet 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 permis jusqu'à présent de certifier 14 aéroports internationaux au sein de 13 États admissibles. Grâce à cette réalisation, le pourcentage d'aéroports certifiés en Afrique est passé de 22 % en 2016 à 32 % au 31 mars 2022. Certains de ces États, notamment leurs exploitants d'aéroports et leur industrie, ont pu renforcer leurs capacités et sont en train de certifier d'autres aéroports internationaux sur leur territoire.

2.7 Pour ce qui est des services de navigation aérienne (ANS), le Plan AFI a élaboré un projet de mise en œuvre pour appuyer le Programme d'assurance de la qualité et de la sécurité des ANSP africains (ASQA) par le biais d'un mécanisme d'évaluation par les pairs établi en 2015. L'objectif principal de cette initiative est d'aider les ANSP à constamment améliorer la sécurité et la qualité des services de navigation aérienne, étant donné la supervision réglementaire des ANS limitée dans la région Afrique. 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 d'évaluation par les pairs des ANSP africains, entre autres activités de coopération dans le domaine des services de navigation aérienne. Au sein du cadre de coopération établi et conformément à la feuille de route des ANSP, un protocole de coopération a été signé entre les ANSP dans le but d'améliorer les services de navigation aérienne sur le continent africain. Cette évolution positive a permis d'augmenter considérablement 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 cibles d'Abuja en matière de sécurité de l'aviation, y compris les cibles relatives à la navigation aérienne dans le cadre de ce programme continental. Divers soutiens sont également fournis dans le cadre des projets de SAR, de mise en œuvre du PNS et des AIG afin de renforcer la capacité de supervision de la sécurité des États.

2.8 En plus des projets en cours, un nouveau projet portant sur le renforcement des capacités des professionnels de l'aviation dans la Région AFI a été lancé pour constituer un corps professionnel durable capable d'assumer efficacement les responsabilités relatives à la réglementation et à la surveillance dans chacun des objectifs stratégiques de l'OACI.

2.9 Pour aider les États ayant 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 menées de 2008 à ce jour. En outre, pendant la pandémie de COVID-19, un autre projet visant à augmenter le nombre d'inscriptions de professionnels de l'aviation des Autorités de l'aviation civile (AAC) des pays les moins avancés (PMA) d'Afrique à des formations en ligne a été mis sur pied afin de renforcer les connaissances, les aptitudes et les compétences générales du personnel concerné 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.

2.10 La Déclaration d'Ezulwini sur les organisations régionales de supervision de la sécurité en Afrique a demandé la réalisation d'une étude spécifique pour appuyer et renforcer les RSOO de la Région AFI. Conformément à cette déclaration, à la lumière des résultats de l'évaluation mondiale des RSOO menée par l'OACI en 2017, un consultant a été recruté dans le cadre du Plan AFI pour mener une étude de planification stratégique visant à appuyer et à renforcer les RSOO en Afrique. L'étude a été présentée lors d'un atelier de validation et les recommandations finales de l'étude pourront être examinées et approuvées à la prochaine réunion du Comité directeur du Plan AFI, prévue à la mi-2022. La mise en œuvre de cette stratégie devrait permettre aux RSOO de mener des actions plus efficaces et plus durables dans la région.

2.11 L'analyse des écarts de l'infrastructure aéronautique en Afrique a été réalisée en réponse à la décision qu'a prise le Conseil de l'OACI à sa 214^e session (C-DEC 214/7), sur la mise en œuvre de la Déclaration et du Cadre de plan d'action pour le développement de l'infrastructure aéronautique en Afrique. L'objectif de l'analyse des écarts était de réaliser une évaluation État par État et de déterminer l'état actuel de la mise en œuvre de l'infrastructure aéronautique en fonction des exigences mondiales, régionales et nationales, en tenant compte des niveaux de trafic, de la demande et de la capacité existants dans la région africaine. L'analyse des écarts doit servir de base et fournir des éléments pour la préparation des plans régionaux et nationaux en matière d'aviation et garantir que le développement de l'infrastructure aéronautique se conforme aux normes et pratiques recommandées de l'OACI et répond adéquatement

aux exigences de trafic et de capacité. À cet égard, l'exercice a impliqué tous les États africains et a couvert les aspects liés aux aéroports, aux services de navigation aérienne, à la capacité et à l'équipement de la flotte d'aéronefs. L'analyse des écarts a été réalisée dans le contexte de l'opérationnalisation du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), un projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA).

3. CONCLUSION

3.1 Bien que des progrès significatifs aient été accomplis pour renforcer la sécurité de l'aviation en Afrique grâce au travail et aux mesures considérables entrepris dans le cadre du Plan AFI en collaboration avec les partenaires de l'aviation, il est manifeste que la situation actuelle impose des efforts, des ressources et du temps supplémentaires, non seulement pour conserver et maintenir les résultats obtenus jusqu'à présent, mais aussi pour améliorer ces résultats en fournissant une assistance supplémentaire aux États afin de renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité. La réalisation des cibles révisées d'Abuja en matière de sécurité de l'aviation, y compris les cibles relatives aux services de navigation aérienne, est essentielle à la réalisation des objectifs du GASP et du GANP dans la région. Il est donc nécessaire de continuer à fournir une assistance aux États par le biais du Plan AFI en collaboration avec les partenaires de la sécurité de l'aviation, notamment pour garantir l'inclusion de toutes les activités liées à la sécurité de l'aviation ainsi qu'à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne, y compris la planification des infrastructures.

3.2 Compte tenu du contexte énoncé ci-dessus et du programme des travaux révisé du Plan AFI pour 2021-2024, qui a été approuvé lors de la 24^e réunion du Comité directeur du Plan AFI, le maintien du Plan AFI au moins jusqu'aux deux prochains triennats, au-delà de l'horizon de planification actuel, de 2024 à 2030, est donc essentiel, comme cela a été convenu lors de la 25^e réunion du Comité directeur du Plan AFI qui s'est tenue en mai 2022 à Abuja (Nigéria).