



## INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION

**AFI PLANNING AND IMPLEMENTATION REGIONAL GROUP  
THIRTEENTH MEETING (APIRG/13)**  
(Sal, Cape Verde, 25-29 June 2001)**Point 9 de  
l'ordre du jour :      Coopération Technique****PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE EN AFRIQUE**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ**

La présente note traite des activités du Bureau de la coopération technique en Afrique et des possibilités d'obtenir un soutien pour l'exécution des projets de développement dans le domaine de l'aviation civile.

**1.      PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE****1.1    Introduction**

Le Programme de coopération technique en Afrique comporte toutes les activités de soutien technique menées par le Bureau de la coopération technique dans les 47 Etats auprès desquels les bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Nairobi sont accrédités ainsi que les 6 pays d'Afrique du Nord auprès desquels les bureaux régionaux du Caire et de Paris sont également accrédités. Ces activités de soutien technique sont menées dans le cadre de projets financés par les Etats récipiendaires ou par un partenaire financier. Un accord, sous forme de descriptif de projet du PNUD, d'accord des services de gestion, de fonds d'affectation spéciale ou d'accord des services d'approvisionnements aéronautiques est signé entre les deux ou plusieurs parties pour définir le rôle et la contribution de chaque partie.

**1.2      COOPÉRATION TECHNIQUE EN AFRIQUE EN L'AN 2000**

1.2.1    En l'an 2000, le Programme de coopération technique en Afrique a apporté le soutien à 19 Etats dans divers domaines aéronautiques. En Afrique, au total 15 personnes ont été formées dans des institutions en Afrique ou hors d'Afrique et l'OACI a acheté pour une valeur de 260.000 dollars EU des équipements pour le compte des Administrations aéronautiques. Le reste des activités de coopération technique a trait à la fourniture de services d'experts.

1.2.2    Les projets exécutés dans le cadre de la coopération technique portent sur des sujets

aussi divers que les études de faisabilité sur la création d'autorités aéronautiques autonomes, l'aménagement des services aéroportuaires ou l'exploitation de centres d'information en vol. Le coût total du programme est d'environ 4,3 millions de dollars EU.

1.2.3 Les priorités de l'OACI sont reflétées dans la mesure du possible, dans le Programme de coopération technique en Afrique. En plus des activités menées ces dernières années, d'autres études de faisabilité ont été entreprises pour les nouveaux Etats qui ont manifesté l'intérêt dans la restructuration de leurs administrations aéronautiques. L'expérience acquise à l'échelle mondiale à partir des projets liés à la création d'autorités aéronautiques montre que la situation financière globale tend généralement à s'améliorer là où l'exploitation des installations et services aéroportuaires et de route est assurée par des autorités autonomes. Par conséquent, chaque fois qu'on peut améliorer l'efficacité des résultats financiers, l'OACI recommande aux Etats d'envisager la création de telles autorités.

1.2.4 L'accent est également mis sur l'élaboration de projets visant à éliminer des lacunes et carences identifiées lors des audits entreprises dans le cadre du Programme d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Les audits ont montré que le manque de capacité de supervision tient essentiellement à la pénurie en ressources financières, humaines et matérielles. Pour assurer la supervision à long terme de la sécurité dans un environnement d'une relative faible densité d'exploitants des aéronefs, il a été jugé avantageux de mettre en commun les ressources humaines et financières. Par conséquent, des projets sous-régionaux sont en voie d'élaboration selon les mêmes principes que ceux qui ont fait leurs preuves dans d'autres régions. Les composantes essentielles sont la mise en place et la formation d'un noyau d'inspecteurs en vol et de navigabilité dûment qualifiés ressortissants : de la sous-région, capables d'exercer une vaste gamme de fonctions de certification et d'inspection de la sécurité en vol. Il convient également de mettre en place un mécanisme destiné à assurer la supervision de la sécurité et à retenir des inspecteurs régionaux et veiller par ailleurs à l'harmonisation de la législation, de la réglementation et des procédures aéronautiques. L'objectif ici est de disposer de systèmes efficaces de navigabilité et de réglementation d'opérations aéronautiques.

1.2.5 La portée du Programme de coopération technique est très limitée au regard des besoins identifiés dans la région qui sont reflétés dans diverses notes de travail de la présente réunion faisant état des lacunes des carences dans beaucoup de domaines aéronautiques. Le financement classique (sous forme de subvention du PNUD), qui était disponible par le passé a pratiquement cessé. Par exemple, le PNUD a financé le programme de coopération technique en Afrique à concurrence de 85 % en 1990 contre 8 % seulement en 2000. En valeur nominale, cette baisse est même plus importante étant donné que le PNUD a contribué pour un montant total de 9 028 000 dollars EU au programme de l'OACI en 1990 contre 365 000 dollars EU au titre du programme 2000, soit 25 fois moins.

1.2.6 Le changement de politique et de stratégie du PNUD a été préjudiciable au développement du secteur aéronautique, particulièrement en Afrique. Or, l'Afrique est la région qui a le plus de besoins, ou les initiatives requises dans la mise en oeuvre intégrale des Normes et Pratiques recommandées sont les plus nombreuses. L'aviation civile en général, et le transport aérien en particulier, ont systématiquement été exclues des notes de stratégies nationales qui traitent des priorités. On l'a fait malgré le rôle indéniable que joue l'aviation pour le développement socio-économique de tous les pays.

### 1.3 FINANCEMENT DE NOUVEAUX PROJETS

1.3.1 La réduction sensible du financement des projets aéronautiques par le PNUD est intervenue à l'échelle mondiale et d'autres régions ont également été affectées. Toutefois, au niveau des Etats américains par exemple, le programme s'est néanmoins élargi grâce au financement assuré par les Etats eux-mêmes. Les Etats ont réalisé l'avantage, du point de vue de la qualité et en termes de coût, de bénéficier du soutien technique de l'OACI pour nombre de leurs projets de développement. Ces Etats contactent régulièrement l'OACI pour l'achat des équipements aéronautiques et de systèmes complexes, satisfaits qu'ils sont d'avoir des équipements mieux adaptés, à de meilleures conditions.

1.3.2 Lorsque le financement d'un Etat n'est pas suffisant, l'autre possibilité est de rechercher des partenaires financiers tiers, qu'il s'agisse d'un Etat, de plusieurs Etats ou le plus souvent d'une organisation multilatérale. Hormis dans le cas d'études de portée limitée, le financement se fait généralement sous forme d'un prêt à des conditions de faveur plutôt qu'une subvention.

1.3.3 En raison de la baisse dramatique du financement du PNUD de l'aviation en Afrique, le Bureau de la Coopération technique de l'OACI a saisi de nouveaux partenaires pour diversifier les sources de financement du programme. Cette démarche a permis de signer six projets en l'an 2000 avec de nouveaux partenaires financiers. Il est donc permis d'espérer que les multiples besoins pour renforcer l'aviation civile de l'Afrique pourraient, dans un proche avenir, compter sur d'autres sources de financement.

1.3.4 Toutefois, le processus a également confirmé les spécifications en matière d'obtention d'un financement pour des projets de développement aéronautique en Afrique. A coup sûr, les projets doivent être fondés sur un besoin bien défini et étayés de documents. En outre, les partenaires financiers exigent généralement un engagement ferme de la part des gouvernements ou d'administrations récipiendaires pour les améliorations proposées dans le cadre du projet aéronautique. Ils veulent par ailleurs être assurés, et ceci est un facteur clé, de la durabilité des résultats escomptés. En d'autres termes, ils veulent s'assurer que l'argent qu'il fournissent permettra d'obtenir des résultats probants, qui ne disparaîtront pas une fois le projet terminé.

1.3.5 Pour faciliter la présentation des propositions de projet détaillées, le Conseil de l'OACI a décidé d'allouer 435 000 dollars EU pour l'élaboration des projets de supervision de la sécurité dans les pays les moins développés et pour les Etats qui n'accusent pas d'arriérés de contributions. Même si l'OACI ne dispose pas de fonds propres pour ces activités de coopération technique, le Conseil a pris cette mesure exceptionnelle compte tenu du fossé qui existe entre les besoins en matière de coopération technique et le nombre de projets financés.

1.3.6 En outre, le Bureau de la Coopération technique organisera un séminaire qui précisera la manière dont il travaille et exécute les projets et comment élaborer des projets viables susceptibles d'obtenir le soutien des partenaires financiers.

1.3.7 Dans la plupart des cas, lors de l'examen de projets de financement, les partenaires financiers s'attendent, en guise d'engagement de la part des Etats, leur participation active à l'élaboration des projets et l'apport de ces Etats. En absence de ces deux éléments, les partenaires financiers éventuels n'ont pas l'assurance que les administrations aéronautiques participeront pleinement aux activités du projet et qu'elles seront en mesure d'assurer la durabilité et la réalisation du projet après son achèvement, d'où cette hésitation à fournir un soutien financier.

1.3.8 Les Etats membres voudront peut être prendre en compte ces éléments au moment de présenter des requêtes au titre de la coopération technique. L'OACI et le Bureau de la Coopération technique sont disposés à travailler avec la CAFAC et ses Etats membres pour élaborer et présenter conjointement des propositions de projet bien structurés à des partenaires financiers.

#### 1.4 **PORTÉE DES NOUVEAUX PROJETS**

1.4.1 Pendant plus d'une décennie, la tendance à la mondialisation a modelé les affaires mondiales. La CAFAC et ses Etats membres doivent épouser l'air du temps pour ne pas être à la traîne et tirer parti de la mise en commun des ressources.

1.4.2 Or, un certain nombre de groupements régionaux ont lancé des études tendant à explorer leurs possibilités en matière de coopération et d'intégration des activités aéronautiques. Les systèmes CNS/ATM, la Supervision de la sécurité et les recherches et sauvetage sont, à long terme, les domaines où pourrait s'instaurer une coopération. Ces domaines sont également susceptibles d'attirer un financement de la part des usagers et d'autres acteurs au sein et en dehors de l'industrie aéronautique.

1.4.3 Dans la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM, les Etats africains voudront peut-être tirer pleinement parti des ressources disponibles pour l'adoption de nouvelles technologies en vue de faciliter la transition vers les futurs systèmes de navigation aérienne et pour assurer l'entretien des installations et des infrastructures aéronautiques (WP/6). Cela exigerait des efforts opiniâtres de la part des autorités aéronautiques pour contribuer à la rationalisation, à l'harmonisation et l'intégration des services et infrastructures de navigation aérienne. Dans d'autres régions du monde, telles l'Amérique Latine et l'Asie Pacifique, des projets régionaux au titre du CNS/ATM intéressant les groupes d'Etats ont été lancés avec suffisamment de succès. L'OACI peut jouer un rôle capital dans la coordination des accords de coopération.

1.4.4 Au nombre des obligations des Administrations aéronautiques nationales, il y a la responsabilité de la réglementation et la supervision des opérations aériennes. Comme il a été indiqué au début, le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI a montré que nombre d'administrations aéronautiques, spécialement en Afrique, ont des difficultés à s'acquitter de cette obligation (WP/12). L'approche marquée du sceau de la coopération a été adoptée dans certaines régions du monde comme solution à ce problème. Cette approche comporte la mise en place d'un cadre régional pour l'utilisation en commun de ressources, permettant ainsi de faire un usage maximal des ressources humaines disponibles tout en façonnant une capacité régionale d'autosuffisance en matière de supervision de la sécurité. Le Bureau de la Coopération technique aide un certain nombre d'Etats africains à créer une tribune pour la coopération à l'échelle régionale en matière de supervision de la sécurité.

1.4.5 Il y a un besoin réel d'actualiser la capacité et les compétences des institutions nationales et régionales ainsi que des personnes fournissant des services de recherches et sauvetage pour accroître leur capacité d'organiser ou de mettre en oeuvre des opérations de recherches et sauvetage à temps, de façon économique, efficace et de manière coordonnée (WP/14).

1.4.6 En fait, les récents accidents aériens dans certaines parties d'Afrique ont révélé des lacunes dans le domaine des recherches et du sauvetage auxquelles il convient de s'attaquer. Conformément aux recommandations de la réunion régionale de navigations aérienne AFI/7 tenue à Abuja du 12 au 23 avril 1997 et à la Conclusion 12/30 de la 12ème réunion du groupe régional APIRG tenue à Tunis du 21 au 25 juin 1999, les Etats concernés doivent accorder une priorité élevée à la mise en oeuvre des spécifications de l'OACI en matière de recherches et sauvetage.

1.4.7 En raison des carences graves observées (absence de ressources humaines et matérielles, instruments statutaires inadaptés, accords de coopération inexistant), il importe que soit adoptée une approche régionale ou continentale devant permettre aux Etats africains de faire face à leurs obligations.

## 1.5 **MÉMORANDUM D'ACCORD ENTRE L'OACI ET LA CAFAC**

1.5.1 Les partenaires financiers potentiels ont, à diverses occasions, fait savoir que des projets de développement régionaux et sous-régionaux sont plus susceptibles d'être approuvés lorsqu'ils sont présentés par des organisations régionales. L'on croit que la meilleure stratégie serait que l'OACI et la CAFAC coordonnent l'élaboration des descriptifs de projets régionaux qui permettront à la CAFAC et à ses Etats membres de rechercher le financement auprès des partenaires financiers en vue de l'exécution des projets pour lesquels l'OACI ferait office d'agent d'exécution.

1.5.2 Pour tirer parti de l'aptitude de la CAFAC à obtenir des financements pour les projets de coopération technique et de l'expérience de l'OACI dans l'élaboration et l'exécution de tels projets, la CAFAC et l'OACI sont convenues de signer un mémorandum d'accord en vertu duquel l'OACI fera office d'agent d'exécution pour les projets CAFAC financés par des tierces parties, y compris le groupe des Etats ACP. Le mémorandum d'accord entre l'OACI et la CAFAC a été signé à Montréal le 28 juillet 2000, son principal objet étant l'engagement pris par l'OACI et la CAFAC de coopérer dans l'élaboration de proposition de projets, la mobilisation des ressources et l'exécution de projets.

## 1.6 **16EME SESSION PLÉNIÈRE DE CAFAC**

1.6.1 Des difficultés de financement ont fait l'objet de discussions lors de la 16ème Session Plénière de la CAFAC tenue au Caire (Egypte) du 21 au 26 avril 2001. Reconnaissant la gravité de la situation, la Plénière de la CAFAC a invité l'OACI et la CAFAC à saisir conjointement le PNUD pour qu'il revoie ses priorités de financement en Afrique et que le sous-secteur du transport aérien redevienne une priorité élevée du fait que le transport aérien contribue au développement socio-économique du continent et qu'il est par ailleurs un facteur important dans la lutte contre la pauvreté.

## 2. **Suite à donner**

2.1 Les Etats de la région AFI sont invités à prendre acte des informations communiquées dans la présente note et à élaborer, de concert avec la CAFAC et le Bureau de la Coopération technique de l'OACI, des projets détaillés visant à améliorer la qualité des services aéronautiques dans la Région AFI.

