



ORGANISATION DE L’AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÛRETÉ DE L’AVIATION ET
LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI-SECFAL)
DIXIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR DU PLAN AFI-SECFAL

Aperçu général des progrès accomplis par le Plan AFI-SECFAL (2015-2021)

(Note présentée par le Secrétariat du Plan AFI-SECFAL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	
<p>Cette note de travail présente un aperçu général des progrès accomplis par le Plan AFI-SECFAL entre 2015 et 2021.</p> <p>La suite à donner par la réunion se trouve au Paragraphe 5.</p>	
Objectifs stratégiques	B: Sûreté de l’aviation et facilitation

1 MISE EN PLACE ET CONTEXTE DU PLAN AFI SECFAL

1.1 Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l’aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI-SECFAL) est un programme de l’OACI approuvé par le Conseil. Le Plan et son Comité directeur ont été lancés le 18 mai 2025 à Maputo (Mozambique), et la première réunion du Comité directeur s’était tenue le même jour. À ce jour, neuf réunions se sont tenues.

1.2 Le Comité directeur qui est chargé de fournir des conseils et des orientations à la Secrétaire générale de l’OACI sur tous les aspects du Programme AFI-SECFAL de l’OACI, est convenu de créer le Groupe régional africain de sûreté de l’aviation et de facilitation (RASGFALG-AFI) conformément à la Décision du la réunion ministérielle tenue à Luanda (Angola) en novembre 2011, et a approuvé le document des programmes du Plan. Le Comité directeur a aussi approuvé un programme de huit ans (2018-2023) en trois phases qui sera mis en œuvre à court, moyen et long termes.

1.3 L’objectif global du Plan AFI-SECFAL est de renforcer durablement la sûreté de l’aviation et la facilitation en Afrique à travers un engagement politique et technique ferme envers le renforcement des capacités, la mise en œuvre effective et la conformité aux Annexes 9 et 17, l’harmonisation des processus et le partage des ressources, d’expériences et des informations.

1.4 La Secrétaire générale de l’OACI et le Président du Comité directeur sont chargés de fournir des rapports d’avancement réguliers au Conseil de l’OACI, et le Secrétariat et le RASFALG-AFI doivent fournir des rapports au Comité directeur. Le Conseil de l’OACI fournit des rapports et des mises à jour sur les activités du Plan à l’Assemblée de l’OACI. Tous les rapports et mises à jour requis ont été dûment fournis.

2. PRINCIPALES RÉALISATIONS ET PROGRÈS ACCOMPLIS PAR LE PLAN

Programme des travaux du Plan AFI-SECFAL

2.1 La mise en œuvre du programme des travaux du Plan AFI-SECFAL progresse normalement et se trouve actuellement dans sa phase à long terme (2020-2023).

2.2 La majorité des résultats attendus pour les phases à court et à moyen termes ont été atteints, notamment:

- a) Les organes compétents pour la sûreté et la facilitation sont clairement définis et disposent des ressources allouées spécifiquement à leurs domaines d'activité;
- b) Les États ont établi/réactivé leurs Comités nationaux de sûreté de l'aviation civile (NCASQ) et leurs Comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA);
- c) Les États ont approuvé des programmes nationaux: Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) ; Programme national de contrôle de qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP), et Programme national de formation en sûreté de l'aviation civile (PNFSAC);
- d) Les activités d'assistance dans la Région AFI sont activement coordonnées afin de se conformer au moins aux normes de l'OACI;
- e) Dans tous les États AFI, seuls les passeports lisibles à la machine sont délivrés et tous les passeports non lisibles à la machine sont retirés de la circulation.

2.3 La phase à long terme (2021-2023) est principalement axée notamment sur les domaines suivants:

- a) Activités visant à aider les États africains à remplir leurs obligations de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI et au GAsEP;
- b) Activités pour la relance de l'aviation après la pandémie de COVID-19.

Réalisations régionales

2.4 Une conférence ministérielle s'est tenue à Windhoek (Namibie) en avril 2016 conformément aux directives de la deuxième réunion du Comité directeur de novembre 2015 pour établir des Cibles de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation et la facilitation. La Déclaration et les Cibles de Windhoek sont alignés sur le programme des travaux du Plan. Afin d'obtenir l'engagement politique nécessaire, les 17 Cibles de Windhoek ont été approuvées par les Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union Africaine (UA). Le Comité ministériel sectoriel de l'UA a adopté les Cibles révisées de Windhoek en juin 2021.

2.5 Le Comité directeur a approuvé cinq projets d'assistance spécifiques pour couvrir les États AFI avec la priorité accordée à la résolution des SSeC recensées dans deux États et la prévention de nouvelles SSeC. Toutefois, l'appui technique fourni actuellement se limite aux activités à distance en raison des restrictions de voyages dues à la pandémie de la COVID-19.

2.6 Au cours des six dernières années, des progrès ont été enregistrés dans le domaine du renforcement des capacités des professionnels de l'aviation en collaboration avec le siège de l'OACI, la CAFAC, les États et les partenaires. Il faut noter en particulier la mise en place du Programme de collaboration des experts en matière de sûreté et de facilitation de la Région AFI (AFI-CES), soutenu sur le plan administratif par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). Le Programme AFI-CES a été élaboré pour exécuter des projets d'assistance en mettant à contribution les experts États africains, et lancé en 2020. Un résumé des améliorations de la sûreté de l'aviation est fourni dans les tableaux ci-dessous.

2.7 En collaboration avec le Secrétariat de l'OACI, le Plan a fourni un appui constant à la Commission de l'Union africaine (CUA) et aux États de la région AFI pour l'élaboration du passeport électronique africain en appui à la libre circulation des personnes dans le cadre de l'Agenda 2063 de la CUA.

2.8 Des progrès constants ont été accomplis vers l'atteinte de l'objectif GAsEP 2020 de 80% des États AFI devant atteindre la moyenne de 65% d'EI. Les scores moyens d'EI de la Région AFI sont passés de 53% au moment de la conception du Plan à 61,66% en juin 2021. En dépit des restrictions de voyage qui entravent les missions de validation sur site, d'autres améliorations d'EI sont attendues d'ici la fin de l'année 2021 après la conduite d'audits de l'USAP-CMA de portée limitée pendant la période des restrictions de voyages dues à la COVID-19. Actuellement, 38 États de la Région AFI ont subi des audits de l'USAP-CMA (audits complets sur site et audits de portée limitée) et 24 États ont atteint des scores d'EI supérieurs à la Cible de 65% fixée par le GAsEP pour 2020. Comparativement, le GAsEP fixe une cible de 65% pour la Région AFI, mais 80% des États AFI ont atteint un score d'EI de 80% ou plus. En 2021, cinq États, à savoir le Botswana, le Gabon, la Gambie, le Rwanda et le Sénégal ont reçu des missions d'audit de portée limitée.

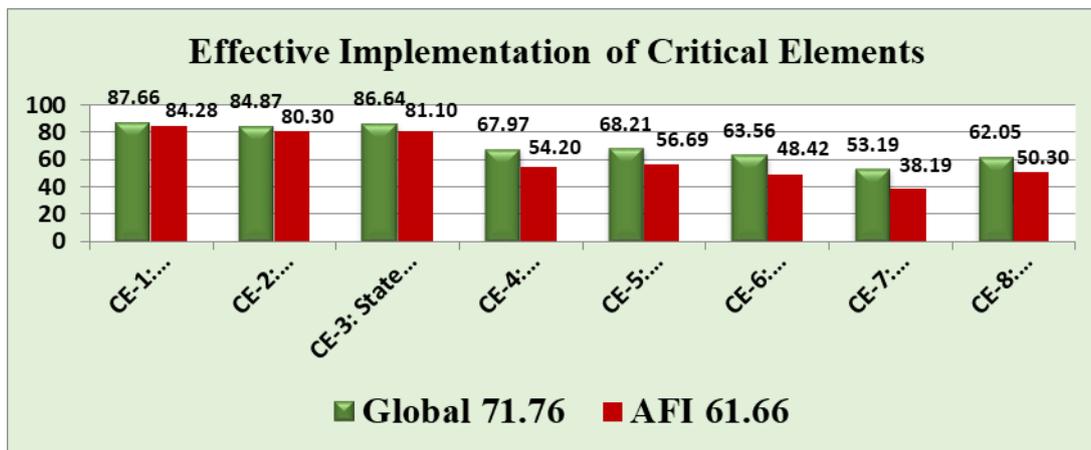


Figure 1: EI des éléments cruciaux (EC) – Juin 2021

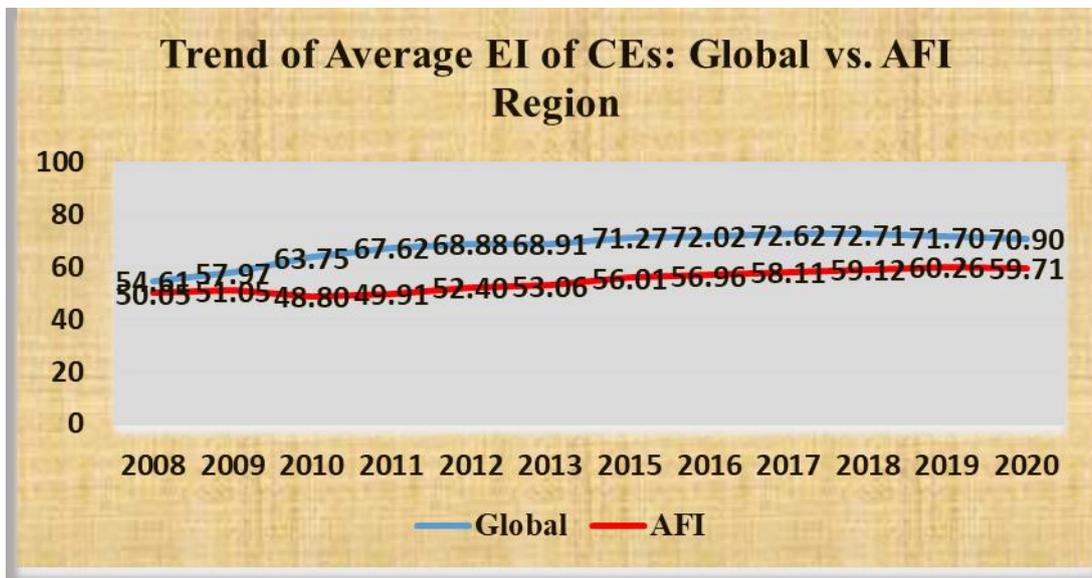


Figure 2: Évolution des taux de mise en œuvre effective (EI) dans le reste du monde et dans la Région AFI entre 2008 et 2020

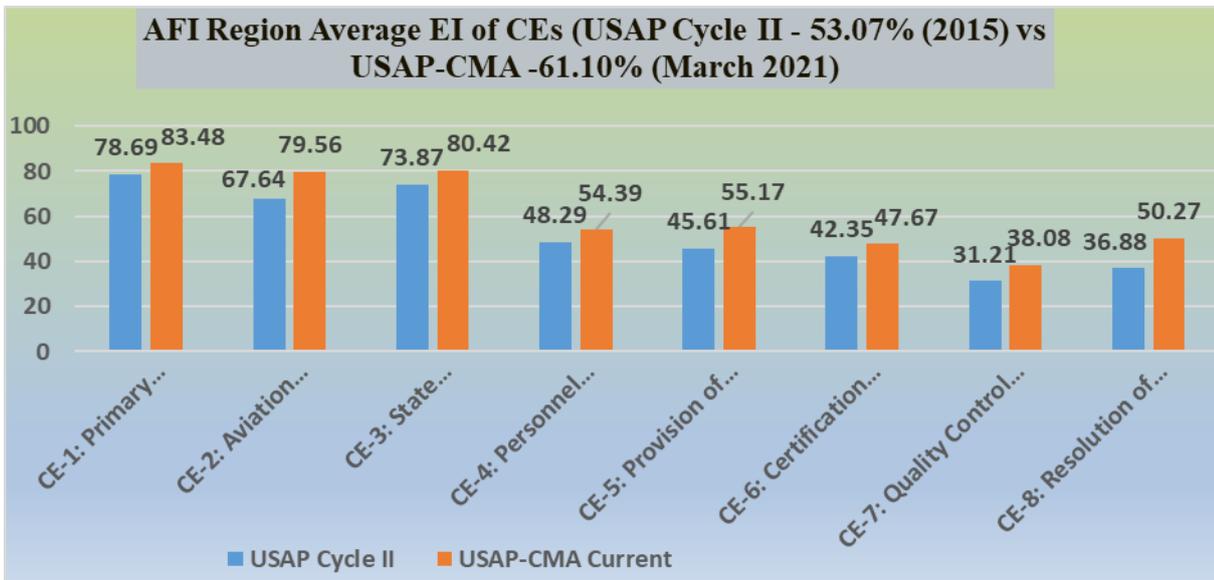


Figure3: Évolution des taux de mise en œuvre effective des EC dans la Région AFI, période 2015-2021

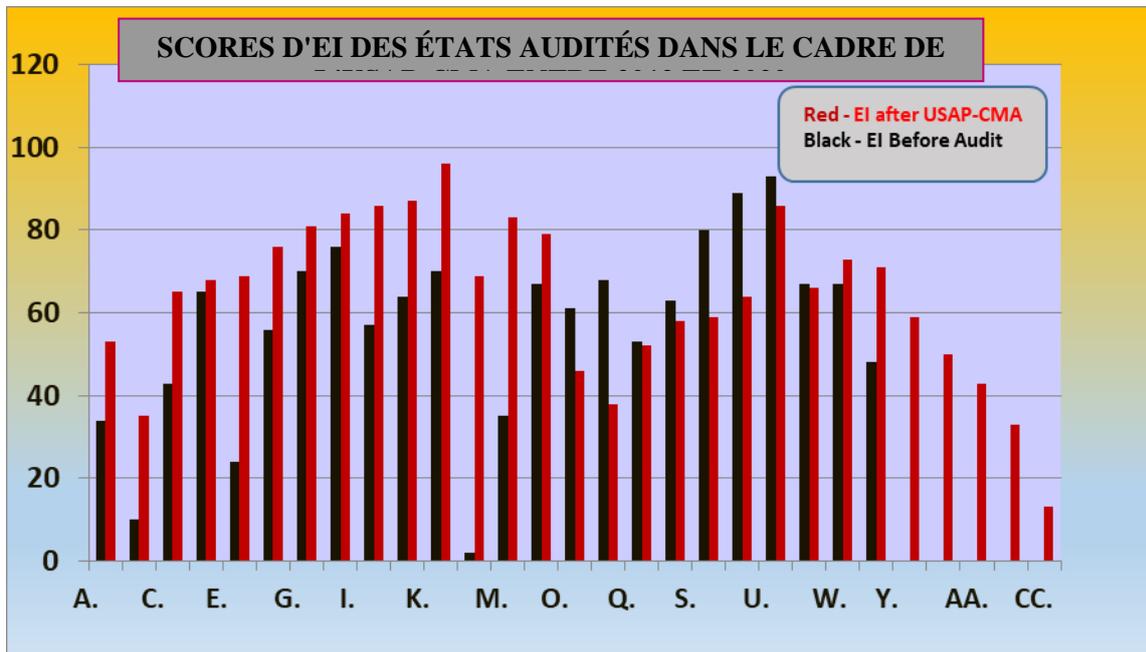


Figure4: EI des États audités dans le cadre de l'USAP-CMA, période 2012-2020

ICAO PRESIDENT RECOGNITION (AWARD)-2019 INCREASE OF EQUAL OR >20%	
STATE	DIFFERENCE
AA	21.94%+ve
BB	67.39%+ve
CC	16.21%+ve
DD	34.15%+ve
EE	28.28%+ve
FF	23.88%+ve
GG	31.13%+ve
HH	25.21%+ve
II	47.03%+ve
JJ	62.38%+ve
KK	45.61%+ve
LL	19.69%+ve

Figure 5: États reconnus pour l'évolution remarquable de leurs EI (supérieurs ou égaux à 20%)

Remarque:

Le graphique de la Figure 1 indique le taux de mise en œuvre effective des éléments cruciaux en juin 2021. Le résultat a été publié après les activités de l'USAP-CMA de portée limitée.

Le graphique de la Figure 2 montre l'évolution des taux moyens d'EI dans le monde et dans la Région AFI entre 2008 et 2020. L'amélioration enregistrée dans la Région AFI est en corrélation avec l'amélioration enregistrée dans le reste du monde.

Le graphique de la Figure 3 montre l'évolution de l'amélioration comparative des taux moyens d'EI dans la Région AFI entre 2015 et mars 2021. On note une amélioration de tous les EC sur cette période.

La Figure 4 montre le taux moyen d'EI des États ayant subi l'audit de l'USAP-CMA entre 2012 et 2020. Il en ressort une amélioration significative qui s'est poursuivie depuis la conception du Plan.

Le Tableau de la Figure 5 montre que plusieurs États ont enregistré des taux d'amélioration supérieurs ou égaux à 20%. La plupart de ces États ont reçu des certificats du Président du Conseil de l'OACI

2.9 La consolidation des activités du Plan, de l'industrie et des partenaires dans le cadre de la coordination et de la collaboration interrégionales est entreprise afin de réduire les doubles emplois. En coordination avec le siège de l'OACI, des activités conjointes sont menées ou planifiées avec les partenaires comme le Conseil international des aéroports (ACI), l'Union européenne (UE) à travers le Projet CASE en Afrique [mis en œuvre par la Conférence européenne de l'aviation (CEAC)], l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et les Nations Unies à travers le programme de lutte contre le terrorisme.

2.10 Des progrès importants ont été accomplis dans le domaine de la facilitation. La reconnaissance et le plaidoyer pour la conformité aux dispositions de l'Annexe 9, l'organisation du cours sur la Stratégie TRIP ont été soulignés par le Comité directeur. Toutefois, la mise en œuvre de la Stratégie TRIP et des RPCV/PNR reste très limitée. Le nombre d'États AFI ayant adhéré au RCP de l'OACI est passé de trois États en 2015 à 14 en juin 2021. *(La Figure 6 montre les États africains qui délivrent des passeports électroniques, et le nombre d'États ayant adhéré au RCP, entre 2016 et 2021).*

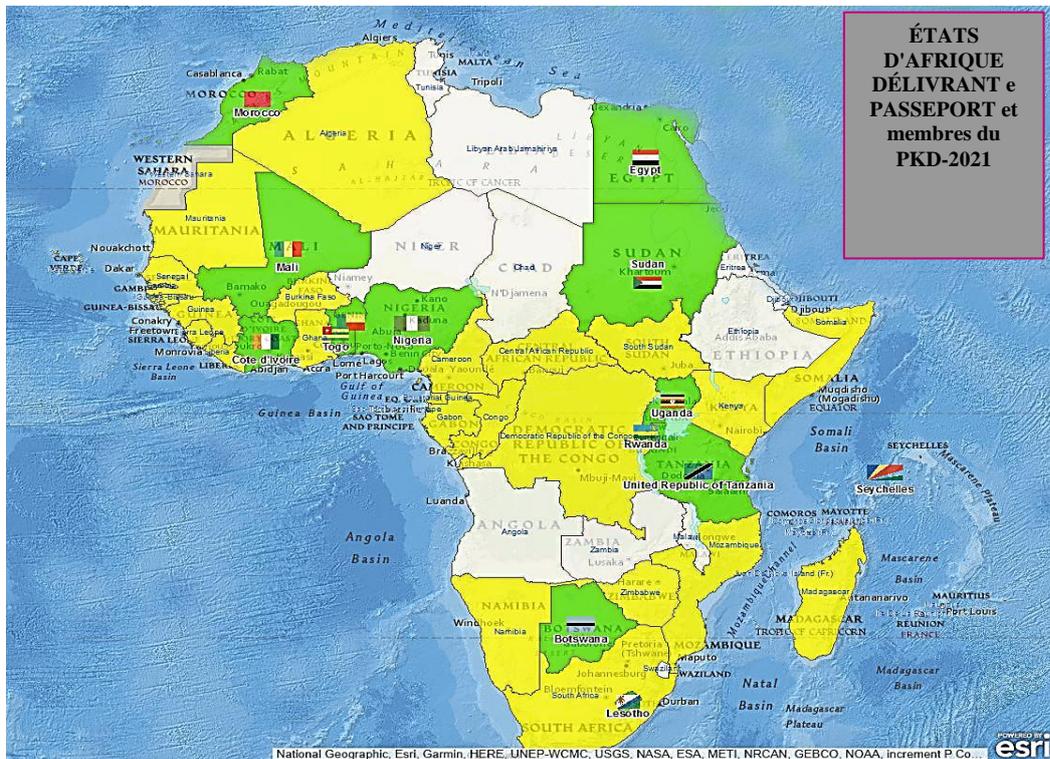
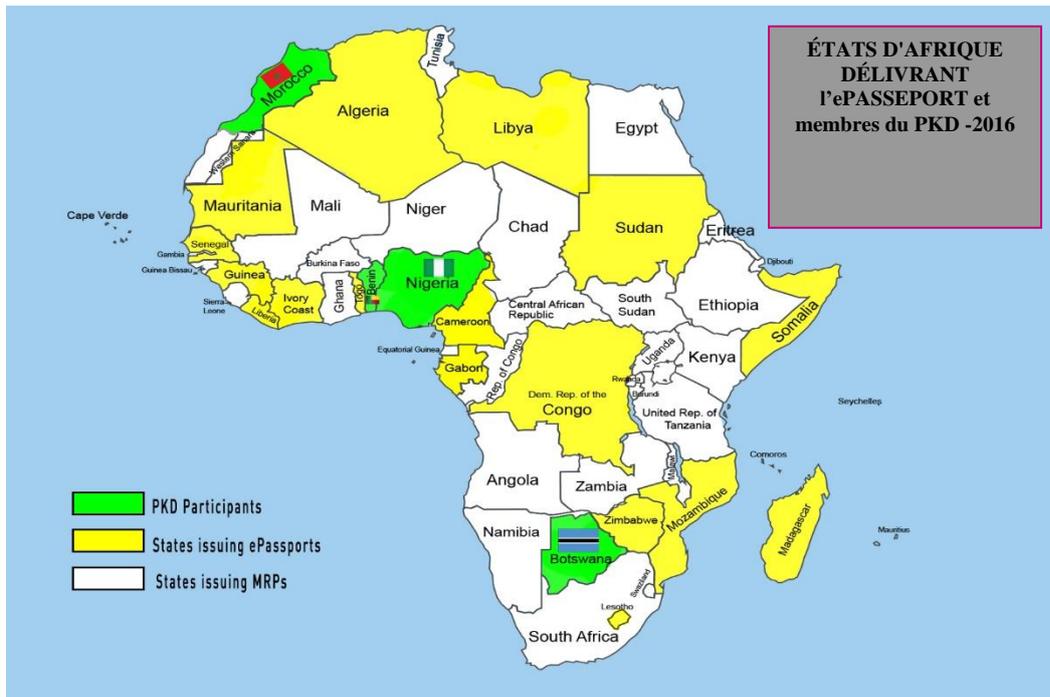


Figure 6: États africains qui délivrent des passeports électroniques et États africains ayant adhéré au RCP entre 2016 et 2021

2.11 Pour soutenir la reprise après la COVID-19, quatre activités prioritaires seront entreprises en 2021 grâce à un financement d'un montant de 553 000 CAD accordé par la Secrétaire générale de l'OACI. Les activités comprennent l'appui à la mise en œuvre des recommandations du CART, l'appui à la mise en œuvre de la Stratégie TRIP, la mise en place d'une plateforme d'apprentissage en ligne et le parrainage de 500 participants au cours de facilitation. Pour assurer une participation effective de tous les États AFI, le cours de facilitation sera dispensé en trois langues, à savoir l'anglais, l'arabe et le français.

3. FINANCEMENT ET CONTRIBUTIONS

3.1 Depuis son élaboration, le Plan a bénéficié de plusieurs contributions volontaires financières et en nature des États du continent africain et du reste du monde. Plusieurs contributions ont été reçues de la France, de la Belgique, de l'Arabie saoudite, de la Malaisie, de l'Ouganda et du Qatar. Plusieurs États africains ont fourni un appui en nature en désignant des Experts techniques pour soutenir les activités du Plan. Néanmoins, les contributions volontaires et les promesses, financières et en nature, sont insuffisantes pour fournir l'assistance technique nécessaire aux États. Pour soutenir le Plan, la Secrétaire générale de l'OACI a recruté deux experts régionaux pour les bureaux WACAF et ESAF afin d'appuyer la mise en œuvre.

3.2 En plus des quatre projets prioritaires spécifiques aux États approuvés en 2019, d'autres activités ont été identifiées pour soutenir la reprise après la COVID-19. Quatre activités prioritaires seront entreprises en 2021, grâce à une enveloppe de 553 000 CAD allouée par la Secrétaire générale de l'OACI. Les activités de relance post-COVID pour 2021 approuvées par la Secrétaire générale et présentées dans la note de travail 1 du Comité directeur, renforceront davantage l'appui à la mise en place de systèmes de sûreté de l'aviation et de facilitation résilients après la pandémie.

3.3 Le Conseil de l'OACI a approuvé l'utilisation de la somme de 500 000 CAD, représentant un report de l'exercice 2020, pour les activités du Plan AFI-SECFAL pour la période 2021-2023. Les activités concernées seront présentées au Comité directeur du Plan AFI6SECFAL pour examen et approbation.

3.4 Le gros des contributions financières reçues a servi à soutenir les projets spécifiques des États approuvés par le Comité directeur. Actuellement, le solde du Fonds du Plan AFI-SECFAL s'élève à 304 000 CAD, mis à part les 553 000 CAD accordés par la Secrétaire générale de l'OACI.

4. PRINCIPALES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LE PLAN

4.1 La pandémie de COVID-19 et son incidence sur l'aviation n'ont pas modifié l'ordre de priorité des activités d'assistance malgré les restrictions de voyages et les difficultés sanitaires, mais aussi l'assistance, l'évaluation, et le suivi limités des activités d'assistance à distance.

4.2 Le taux moyen d'EI reste inférieur au taux moyen d'EI dans le reste du monde (61,66% contre 71,76% en juin 2021). En outre, les infrastructures inadéquates de l'aviation dans toute la Région AFI ont empêché les États de se conformer aux SARP de L'OACI, d'atteindre les Cibles de la Déclaration de Windhoek et du GASep, et d'atteindre les objectifs des Résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies.

4.3 La mise en œuvre de tous les éléments du Programme de la Stratégie OACI d'identification des voyageurs (TRIP) reste limitée à cause de la sensibilisation insuffisante, du manque de volonté politique, des déficits de financement, du sous-développement des systèmes de gestion des identités des États, des difficultés liées aux infrastructures et à la législation de certains États.

4.4 L'insuffisance de la volonté politique et d'autres questions politiques/sécuritaires qui se posent dans certains États continuent de présenter des écueils pour la mise en œuvre de l'assistance, la résolution des SSeC et/ou la mise en œuvre des projets spécifiques aux États.

4.5 L'absence d'un mécanisme de financement durable freine la mise en œuvre effective du programme de travail, l'exécution des projets spécifiques aux États et l'assistance nécessaire aux États.

4.6 L'absence d'une base de données robuste ne permet pas d'accéder à des informations et à une analyse des performances en temps réel, afin de déterminer les priorités et les actions correctives.

5. PRIORITÉS PRINCIPALES POUR L'ANNÉE 2021 ET AU-DELÀ

- 5.1 Amélioration des TAUX de mise en œuvre effective des EC pour atteindre ou dépasser les cibles de Windhoek conformément aux résultats attendus de la phase à long terme du GASeP en 2023.
- 5.2 Résolution des préoccupations significatives de sûreté (SSeC) existantes constatées dans deux États africains et résolution des lacunes persistantes des EC 4, 5, 6, 7 et 8 qui ont entraîné de faibles taux d'EI.
- 5.3 Mise en œuvre effective des projets spécifiques aux États et des plans d'action connexes afin de résoudre les carences identifiées dans les domaines de la sûreté et de la facilitation et approuvées par le Comité directeur.
- 5.4 Mise en œuvre en temps voulu des plans de mesures correctives de l'USAP-CMA grâce à l'innovation, la numérisation et aux progrès technologiques et mise en place de systèmes robustes de données en temps réel.
- 5.5 Promotion de la sensibilisation sur la culture de la sûreté dans le cadre des activités de 2021, Année de la culture de la sûreté.
- 5.6 Promotion, le cas échéant, de l'assistance sur site aux États conformément aux priorités de l'OACI, du Plan et en collaboration avec la CAFAC pour la mise en œuvre et l'atteinte des Cibles de Windhoek conformément au GASeP.
- 5.7 Plaidoyer pour l'engagement politique nécessaire et prise en compte de la sûreté de l'aviation dans les plans nationaux de développement afin d'améliorer le taux moyen d'EI, amélioration des infrastructures de l'aviation civile dans la Région AFI, et réalisation des objectifs des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies.
- 5.8 Activités de renforcement des capacités pour le renforcement des connaissances et de la sensibilisation sur les domaines déterminants identifiés pour tenir compte des procédures et de la gestion de contrôle aux frontières.
- 5.9 Appui au déploiement du Programme AFI-CES dans le cadre du Groupe régional africain de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFALG-AFI) pour la mise en œuvre des programmes aux États et l'appui à la mise en œuvre des projets du Plan AFI-SECFAL.
- 5.10 Appui aux États africains dans la mise en œuvre de la Stratégie TRIP de l'OACI, notamment la promotion de l'adhésion au Répertoire des clés publiques (RCP) de l'OACI, et la mise en œuvre des RPC et des dossiers passagers (PNR) dans le but d'améliorer l'efficacité et l'efficience des exploitants et des services de contrôle aux frontières.
- 5.11 Coordination dans la mise en œuvre des recommandations du rapport de la CART, du document d'orientation intitulé « Paré au décollage », des mesures et des recommandations de l'Équipe spéciale de haut niveau (HTLF) de la CUA pour une relance résiliente du secteur de l'aviation après la COVID-19.
- 5.12 Appui aux États AFI dans la mise en œuvre de la Feuille de route à l'appui de la mise en œuvre mondiale et d'autres orientations spécifiques formulées par l'OACI pour aider les pays à harmoniser leurs mesures de gestion et de réponse à la pandémie.

6. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

6.1 La réunion est invitée à:

- a) prendre note des progrès accomplis par le Plan AFI-SECFAL entre 2015 et 2021, et des principales priorités pour la période 2021-2023;
- b) prier instamment les États de fournir les ressources nécessaires au niveau national et au Plan AFI-SECFAL pour l'atteinte des objectifs du Plan et des Cibles de Windhoek alignés sur le GASeP;
- c) prier instamment les États de collaborer avec l'OACI et la CAFAC pour relever les défis identifiés par le Plan AFI-SECFAL et soutenir les projets et les activités élaborés pour l'atténuation des carences identifiées;
- d) féliciter les États, le Conseil de l'OACI et les partenaires pour leur soutien constant au Plan AFI-SECFAL, à travers le plaidoyer pour la volonté politique et les contributions en ressources humaines financières;
- e) reconnaître la contribution de la Secrétaire générale de l'OACI, Mme Fang Liu, et son appui au Plan AFI-SECFAL depuis sa conception.