



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

### VINGT-CINQUIÈME RÉUNION DU COMITÉ DE PILOTAGE DU PLAN AFI

#### Point 4 de l'ordre du jour : Rapport d'étape de l'étude sur les professionnels de l'aviation

(Présenté par le Secrétariat du Plan AFI)

#### RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Cette note de travail présente les progrès réalisés dans l'étude sur les professionnels de l'aviation.

Dans le cadre des activités initiales, une enquête sur les effectifs actuels et les écarts dans les régions de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (WACAF) et de l'Afrique orientale et australe (ESAF) a été réalisée. Le présent document décrit brièvement les principaux résultats de l'analyse préliminaire des réponses à l'enquête et les activités connexes en cours pour l'achèvement de l'étude.

**Action :** Le Comité de Pilotage est invité à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note;
- b) fournir des orientations concernant les activités en cours et prévues de l'étude.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le défi de l'insuffisance de professionnels de l'aviation prévaut dans le monde entier et plus encore dans la région AFI. Les audits OACI de la sécurité et de la sûreté de l'aviation ont identifié le manque de personnel aéronautique qualifié comme l'une des carences courantes et l'une des causes profondes des faibles scores dans la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (CE) d'un système national de supervision, d'où les faibles niveaux de conformité avec les SARP de l'OACI dans de nombreux États africains. Cela nuit à l'exécution par les États de leurs obligations internationales au titre de la Convention de Chicago et à leur participation effective au marché mondial de l'aviation.

1.2 Le renforcement des capacités des ressources humaines dans le domaine de l'aviation en Afrique reste un élément clé des livrables des initiatives de la région AFI, notamment : le Plan de mise en œuvre régional global pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), le Plan de mise en œuvre global pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique (Plan AFI SECFAL) et le Fonds

de développement des ressources humaines (HRDF). Il y a également une nécessité de renforcement de capacités en matière de développement durable du transport aérien en Afrique et d'élaboration de plan national de protection environnementale.

1.3 Outre les programmes de l'OACI mentionnés ci-dessus, il est nécessaire de mettre en œuvre la Feuille de route pour la formation aéronautique en Afrique, qui indique les besoins en matière de formation aéronautique en Afrique, élaborée par l'Organisation africaine de formation aéronautique (AATO) avec l'appui du GAT de l'OACI, sur recommandation des Comités de pilotage (CP) des plans AFI et AFI AVSEC/FAL.

1.4 Tenant compte des diverses initiatives, programmes et plans dans la région, il est impératif d'accorder la priorité au développement d'une base de données complète sur les professionnels de l'aviation en rapport avec les Objectifs stratégiques de l'OACI, ainsi qu'à une analyse des écarts et à une prévision des besoins du secteur de l'aviation en Afrique.

1.5 Les objectifs du projet sont les suivants :

- a) établir des données/informations de référence sur les professionnels de l'aviation de la région et construire une plate-forme durable pour les données disponibles sur l'expertise en temps réel;
- b) évaluer les écarts existants en matière d'expertise dans des domaines spécifiques et présenter la demande future prévue pour s'acquitter efficacement des responsabilités de supervision des États de la région AFI;
- c) développer un outil pour soutenir une banque de données/plate-forme fournissant des informations sur les professionnels de l'aviation, disponible et accessible aux parties prenantes concernées telles que la CAFAC, AATO, TCB de l'OACI, le Plan AFI, le Plan AFI SECFAL, les RSOO;
- d) résoudre les insuffisances de l'équilibre et de la parité du genre dans la région AFI;
- e) établir des priorités et fournir la formation et les compétences requises.

## **2. RÉSUMÉ DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE**

2.1 Des données et des informations de base sur les professionnels de l'aviation dans la région ont été établies. Les données correspondantes ont été recueillies par le biais d'une enquête et stockées dans une base de données prototype. Les principaux résultats et conclusions de l'analyse sont les suivants :

- a) des défis ont été rencontrés lors de la collecte des données :
  - 1) seuls 24 États ont répondu à l'enquête (50 % des États des régions d'Afrique orientale et australe (ESAF) et d'Afrique de l'Ouest et du Centre (WACAF));
  - 2) sur les 24 États qui ont répondu à l'enquête, seuls 10 (environ 40 %) ont fourni des informations complètes.
- b) Sur la base des données recueillies, les insuffisances d'effectifs les plus importantes se situent dans les domaines suivants :
  - 1) enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronefs (AIG) : 65 %

- 2) aérodromes et aides au sol (AGA) : 52 %
  - 3) Planification opérationnelle des aérodromes (AOP) : 52 %
- c) les écarts les plus faibles concernent les domaines suivants :
- 1) sûreté de l'aviation : 4 %
  - 2) gestion de l'information aéronautique (AIM)/cartes aéronautiques (CHART) : 11 %
  - 3) législation aéronautique primaire et réglementation de l'aviation civile: 11 %

2.2 En outre, des analyses PEST et SWOT ont été effectuées. Leurs résultats seront inclus dans les activités futures (voir ci-dessous).

### **3. ACTIVITÉS EN COURS ET PRÉVUES**

3.1 Afin de permettre l'examen continu des besoins actuels en matière de renforcement des capacités et de dégager des tendances et des prévisions, les données relatives aux professionnels de l'aviation doivent être constamment mises à jour et entretenues.

3.2 La méthode susmentionnée de collecte de données par le biais d'enquêtes n'est donc pas adaptée à long terme, car elle nécessite un travail manuel important. De plus, la base de données prototype, c'est-à-dire un classeur Excel, n'est pas conçue pour la saisie et la maintenance de grandes quantités de données.

3.3 Par conséquent, afin de soutenir la collecte et la maintenance des données à long terme sur une base continue, le système existant doit être remplacé par un logiciel qui:

- a) peut être directement accessibles et mis à jour par les États eux-mêmes; et
- b) permet la génération automatique de rapports et de statistiques.

3.4 En outre, l'examen requis de la capacité des centres de formation aéronautique devra également être effectué de manière continue après la présente étude, afin de déterminer si la capacité répond à la demande prévue à tout moment dans le futur.

3.5 Les activités futures prévues pour l'étude sont les suivantes :

- a) l'acquisition d'un logiciel qui permet :
  - 1) la collecte et la tenue à jour des données relatives aux professionnels de l'aviation et aux centres de formation aéronautique; et
  - 2) la génération automatique de rapports et de statistiques pour guider le processus décisionnel.
- b) l'élaboration d'une stratégie et d'un plan de mise en œuvre pour combler l'écart existant et répondre à la demande future au moins au cours des 10 prochaines années (2022-2032);

- c) examen de la capacité actuelle des centres de formation agréés en aviation pour répondre à la demande prévue de renforcement des capacités
- d) proposition de mécanismes/options pour le financement durable de la mise en œuvre proposée du plan;
- e) organisation d'ateliers de validation et fourniture de rapports finaux

#### **4. ACTION DE LA RÉUNION**

4.1 Le Comité de Pilotage est invité à :

- a) prendre note des informations présentées dans ce document;
- b) donner des orientations sur les activités prévues.

- FIN -