ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2 - 6 novembre 2026

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

Mise en œuvre des SARP de l'OACI relatives à la notification de la résistance des chaussées suivant la méthode ACR-PCR, - une grande étape franchie par le Nigéria

(Présentée par le Nigéria)

RÉSUMÉ	
La présente note d'information livre l'expérience du Nigéria dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI relatives à la notification de la résistance des chaussées d'aérodrome selon la méthode ACR-PCR (Cote de classification d'aéronef – Cote de classification de chaussée), applicable depuis le 28 novembre 2024. Elle présente aussi les principaux obstacles rencontrés par le Nigéria dans la mise en œuvre des nouvelles exigences de l'OACI. La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.	
Objectifs stratégiques	*Chaque vol est sûr et sécurisé*

1 INTRODUCTION

1.1 À la suite de l'adoption de l'Amendement n° 15 de l'Annexe 14, Volume I, qui est entré en vigueur en juillet 2020 et devenu applicable le 28 novembre 2024, les États ont entamé des préparatifs pour la mise en œuvre des nouvelles dispositions relatives à la notification de la résistance des chaussées d'aérodrome selon la méthode ACR-PCR. Ces dispositions s'appliquent aux chaussées destinées à accueillir des aéronefs d'une masse au parking supérieure à 5 700 kg.

1.2 Conformément aux exigences de l'OACI, le Nigéria a opéré la transition de la notification ACN-PCN à la notification ACR-PCR en déterminant et en publiant les valeurs PCR selon la méthode basée sur l'expérience des aéronefs en service (U), et en mettant à jour la documentation d'aérodrome correspondante.

1.3 Conscient des limites de la méthode simplifiée basée sur l'expérience des aéronefs en service (U) pour caractériser pleinement la résistance des chaussées, le Nigéria a l'intention d'effectuer régulièrement des relevés de l'état des chaussées (PCI) comme mesure complémentaire de gestion des chaussées, tout en imposant aux exploitants d'aérodromes de renforcer les compétences requises pour le calcul de la PCR à l'aide d'outils approuvés par l'OACI.

2. ANALYSE

2.1 L'Autorité de l'aviation civile du Nigéria (NCAA) a publié une lettre à tous les exploitants (AOL) datée du 24 avril sur le site Internet de la NCAA, appelant toutes les parties prenantes concernées de l'aviation à prendre des mesures pour se préparer à se conformer aux SARP suivant le Plan d'action de mise en œuvre du Nigéria joint en Appendice 1 à la présente note.

2.2 Le Nigéria a adopté les orientations de mise en œuvre formulées par le Bureau régional WACAF de l'OACI concernant l'application des dispositions de la méthode ACR-PCR, et a élaboré une circulaire d'orientation (**NCAA-AC-ARD22**) publiée sur le site web de la NCAA afin de guider l'industrie.

2.3 À la suite d'un webinaire de l'OACI organisé en décembre 2025 et coordonné par le Bureau WACAF, le Nigéria a mis à profit le soutien fourni par l'OACI et les enseignements tirés des États ayant déjà mis en œuvre ces exigences pour se mettre en conformité avec le format de notification ACR-PCR, en utilisant la méthode basée sur l'expérience des aéronefs en service (U).

2.4 La NCAA a assuré la coordination d'un groupe de travail sur la mise en œuvre, composé des points focaux des exploitants d'aérodromes. Elle a collecté les données nécessaires relatives aux aéronefs et aux chaussées afin de déterminer l'aéronef le plus contraignant exploité sur chaque aéroport et de définir les PCR correspondantes selon la méthode basée sur l'expérience des aéronefs en service (U), avec le soutien technique de l'Organisation régionale de supervision de la sécurité, BAGASOO. Les valeurs PCR de cinq (5) aéroports internationaux nigérians ont été promulguées dans l'AIP du Nigéria avant la mission de validation coordonnée de l'OACI (ICVM) qui a eu lieu en avril 2026. La méthodologie suivante a été adoptée pour déterminer la PCR selon la méthode basée sur l'expérience des aéronefs en service :

a) Déterminer la flotte d'aéronefs opérant sur l'aéroport concerné et le nombre de départs correspondant ;
b) Déterminer la catégorie de sol de fondation applicable. (La méthode ACN-PCN précédemment utilisée pour les aéroports nigérians reposait sur une évaluation technique [T]. En raison du manque de données historiques, les catégories de sol de fondation existantes ont été conservées en attendant la disponibilité de données plus complètes sur les chaussées) ;
c) Identifier l'aéronef le plus contraignant, sur la base de l'ACR applicable la plus élevée pour le sol de fondation concerné ;
d) Déterminer la PCR en fonction de l'expérience de l'aéronef le plus contraignant, en veillant à ce que la charge de l'aéronef n'altère pas la structure de la chaussée ; et
e) Publier la PCR dans l'AIP de l'État.

2.5 Étapes franchies :

a) Publication de directives réglementaires par le biais de la circulaire de la NCAA (NCAA-AC-ARD22) ;
b) Création d'un groupe de travail sur la mise en œuvre associant la NCAA et les exploitants d'aérodromes ;
c) Détermination des valeurs PCR à l'aide de la méthode basée sur l'expérience des aéronefs (U) ; et
d) Publication des valeurs PCR pour cinq (5) aéroports internationaux nigérians dans l'AIP du Nigéria avant l'ICVM d'avril 2026.

2.6 Difficultés rencontrées

2.6.1 La transition du Nigéria de la méthode ACN-PCN vers le système ACR-PCR rencontre plusieurs défis, notamment :

a) les exploitants d'aérodromes et le personnel concerné doivent se familiariser avec les méthodes d'évaluation, de calcul et de notification introduites par le système ACR-PCR ;
b) des programmes de formation et de renforcement des capacités adéquats sont nécessaires pour développer les compétences indispensables, favoriser une compréhension commune du nouveau système et garantir son application uniforme sur l'ensemble des aérodromes ; et
c) la mise en œuvre du système ACR-PCR requiert des données complètes, fiables et précises sur les chaussées et les aéronefs. La collecte, la validation et la tenue à jour de ces données requièrent des ressources et demandent beaucoup de temps.

3 SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

a) prendre acte des informations contenues dans la présente note d'information; et
b) encourager les États et les exploitants d'aérodromes à appliquer la méthode ACR/PCR en fournissant les ressources nécessaires et en dispensant la formation appropriée.

FIN