



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne

3.3 : Huitième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

**PROPOSITION D'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DES
SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE CONTRIBUANT À
L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG)**

[Note présentée au nom des 54 États membres² de la Commission africaine
de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce document propose des améliorations de l'efficacité des services de navigation aérienne et souligne la nécessité de relever les défis qui entravent la mise en œuvre et l'amélioration de l'efficacité des services de navigation aérienne afin de contribuer efficacement à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI, à savoir des émissions nettes de CO₂ nulles d'ici à 2050.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) encourager les États à dégager des fonds et à adopter des ressources rentables et abordables pour soutenir le transfert de nouvelles technologies qui combleront les lacunes infrastructurelles avec un impact négatif minimal sur le coût des voyages.
- b) à demander instamment à l'OACI d'intégrer les politiques et les lignes directrices nécessaires pour combler les lacunes en matière d'infrastructures, de partage des ressources, d'uniformité d'application et de reconnaissance mutuelle du cadre réglementaire, de formation technique ciblée et sur mesure, de libre acheminement et d'amélioration de la gestion du trafic aérien.

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de la 41^e session de l'assemblée de l'OACI, les États membres ont adopté la résolution sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de zéro émission nette de CO₂ d'ici 2050. [Le rapport LTAG³](#) présente différents scénarios intégrés d'augmentation des potentiels de réduction des émissions de CO₂, le scénario intégré 3 (IS3) présentant le potentiel le plus élevé avec une réduction des émissions d'environ

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte-d'Ivoire, Djibouti, Égypte, équatoriale Guinée, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-unie du Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Togo, Tchad, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

³ Le rapport sur le LTAG figure à l'adresse suivante : REPORT ON THE FEASIBILITY OF A LONG-TERM ASPIRATIONAL GOAL_en.pdf (icao.int)

200 MtCO₂ en 2050 (un tiers du niveau des émissions de CO₂ de 2019) et de 210 MtCO₂ en 2070. Ces réductions correspondent à 21 pour cent pour les technologies aéronautiques, 11 pour cent pour les améliorations opérationnelles et 55 pour cent pour les carburants.

1.2 Des efforts considérables sont déployés pour atteindre l'objectif de zéro net d'ici à 2050, en particulier en ce qui concerne les réductions de CO₂ dues aux carburants, notamment par l'adoption d'un [cadre mondial](#)⁴ qui vise à réduire de 5 pour cent les émissions de CO₂ en utilisant des carburants d'aviation durables (SAF)/des carburants d'aviation à faible teneur en carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres pour l'aviation d'ici à 2030.

2. ANALYSE

2.1 Le transport aérien contribue de manière significative au développement socio-économique des pays grâce à la connectivité entre les continents et les États. Dans un continent aussi vaste que l'Afrique, le transport aérien joue un rôle crucial en reliant les populations et en promouvant les entreprises. Selon [Les perspectives mondiales du transport aérien de l'IATA](#)⁵ pour juin 2024 l'Afrique devrait connaître un taux de croissance annuel composé (TCAC) de 3,7 pour cent contre une moyenne mondiale de 3,8 pour cent. Cette croissance anticipée de l'aviation africaine souligne la nécessité d'améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne. L'amélioration de ces services contribuera au LTAG en maximisant la réduction de 21 pour cent grâce aux technologies aéronautiques et de 11 pour cent grâce aux améliorations opérationnelles décrites dans le rapport LTAG.

2.2 Diverses initiatives sont en cours pour améliorer la navigation aérienne en Afrique et contribuer ainsi au LTAG par des améliorations opérationnelles. L'Union Africaine, en collaboration avec la CAFAC et l'OACI, entreprend une analyse des lacunes de l'infrastructure aéronautique continentale. Cette analyse vise à identifier les lacunes existantes dans les aéroports et l'infrastructure des services de navigation aérienne, avec une projection du trafic sur 25 ans.

2.3 L'Association des compagnies aériennes africaines, en collaboration avec les parties prenantes de l'aviation Africaine, dirige les essais [d'espace aérien de libre](#)⁶ acheminement. Cette initiative vise à réaliser des gains d'efficacité et des réductions de CO₂ grâce aux vols directs.

2.4 Les États africains mettent continuellement en œuvre des systèmes améliorés de gestion du trafic aérien (ATM) et des programmes d'infrastructure tels que la navigation basée sur les performances (PBN), la conception et les procédures efficaces de l'espace aérien, la gestion des flux de trafic aérien (ATFM), la prise de décision collaborative (CDM) et l'utilisation flexible de l'espace aérien, entre autres, afin de permettre des trajectoires de vol économes en carburant. En outre, le déploiement de nouvelles technologies peut aider les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) à améliorer la planification et la gestion du trafic aérien. Le développement et l'adoption de l'accréditation ATM verte par les fournisseurs de services de navigation aérienne contribueront également à l'avancement des pratiques environnementales et à la réalisation du LTAG.

2.5 Cependant, plusieurs difficultés entravent les efforts visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne, qui sont essentiels pour que les États contribuent efficacement au LTAG. Il s'agit notamment de l'inadéquation de l'infrastructure des services de navigation aérienne, des coûts élevés d'installation et de maintenance, de la difficulté d'accès au financement, du faible niveau de transfert technologique et des lacunes en matière de capacités humaines et techniques.

⁴ Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation

⁵ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-june-2024-report/>

⁶ <https://www.afraa.org/free-routing-airspace-in-africa-inches-closer-to-reality-with-trial-flights-kicking-off-on-2nd-november-2023/>

2.6 Le rapport LTAG prévoit que les améliorations opérationnelles peuvent permettre de réduire d'environ 11 pour cent les émissions de CO₂, les prestataires de services de navigation aérienne et les exploitants d'aéroports jouant un rôle important. L'analyse des coûts présentée dans le rapport LTAG indique que des investissements de l'ordre de 11 à 20 milliards USD seront nécessaires de la part des prestataires de services de navigation aérienne d'ici 2050. En outre, le rapport estime que la technologie (21 pour cent) et les carburants (55 pour cent) contribueront de manière significative au LTAG, avec des coûts allant de 100 à 150 milliards d'USD pour les exploitants d'aéroports dans le cadre du scénario intégré 3 (IS3) pour la mise en œuvre de mesures opérationnelles. Ces coûts projetés représentent *un défi pour le secteur du transport aérien dans de nombreux pays en développement* où la croissance et le développement de l'aviation sont plus que jamais nécessaires.

2.7 Il est important de noter que le LTAG est un concept relativement nouveau et évolutif pour la plupart des États, en particulier en Afrique. L'amélioration de l'efficacité des services de navigation aérienne nécessite l'adoption rapide de nouvelles technologies pour contribuer au LTAG. Toutefois, ces technologies peuvent entraîner des coûts plus élevés, ce qui risque de limiter la croissance et le développement du transport aérien dans les pays en développement. Les propositions suivantes visent à relever les défis et à permettre l'amélioration de l'efficacité des services de navigation aérienne, contribuant ainsi à la LTAG.

2.7.1 Nécessité de garantir *la rentabilité, l'accessibilité financière et la disponibilité des ressources pour faciliter l'adoption et le transfert de nouvelles technologies afin de combler les lacunes infrastructurelles avec un minimum d'incidences négatives sur le coût des voyages*. Les principaux domaines à prendre en considération sont les technologies permettant d'améliorer l'exploitation, les infrastructures de soutien aux nouvelles technologies aéronautiques et le soutien à la production et au déploiement des SAF/LCAF dans les pays en développement, en particulier en Afrique, contribuant ainsi à la croissance du transport aérien, tout en tenant compte des coûts décrits dans le rapport du LTAG.

2.7.2 Nécessité de veiller à ce que *des politiques et des lignes directrices adéquates et solides soient intégrées dans le plan mondial de navigation aérienne (GANP)*. L'édition actualisée du GANP devrait garantir l'intégration de politiques et de lignes directrices visant à combler les lacunes identifiées en matière d'infrastructures. Il est nécessaire d'encourager et de promouvoir le partage des ressources, l'uniformité de l'application et la reconnaissance mutuelle du cadre réglementaire, d'équilibrer les objectifs en matière de changement climatique et les objectifs d'efficacité en tenant compte de la croissance du transport aérien, en particulier pour les pays en développement, et de promouvoir une formation technique ciblée et sur mesure pour les États en développement. Enfin, l'édition actualisée du GANP devrait encourager les initiatives mises en œuvre dans toutes les régions, telles que le projet de routage gratuit, les initiatives d'analyse des lacunes en matière d'infrastructures et les améliorations apportées par les États à la gestion du trafic aérien.

3. CONCLUSION

3.1 Il est essentiel d'atteindre l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de zéro émission nette de dioxyde de carbone d'ici à 2050 pour lutter contre le changement climatique et assurer la durabilité de l'aviation internationale. Cet objectif mondial ambitieux exige des politiques solides et des lignes directrices efficaces, ainsi que l'adoption de mesures rentables. L'amélioration des services de navigation aérienne pour soutenir le LTAG nécessite un effort concerté de la part de toutes les parties prenantes de l'aviation. Grâce à la collaboration et à l'innovation, l'industrie aéronautique peut relever ce défi et contribuer à un avenir plus durable, en particulier dans le secteur.