



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)

**DÉFIS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN MONDIAL
DE NAVIGATION AÉRIENNE ET VOIE À SUIVRE**

[Note présentée par 54 États contractants², membres de
la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La mise en œuvre globale du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) par les États membres est essentielle pour garantir que le secteur de l'aviation soit à parité avec le reste du monde et que l'industrie se conforme aux normes internationales en matière de sécurité, de fiabilité et d'efficacité. Cette démarche s'inscrit dans la stratégie « Aucun pays laissé de côté ». Les États sont cependant confrontés à une multitude de défis dans la mise en œuvre du GANP.

Cette note de travail identifie les défis communs auxquels sont confrontés les États membres, qui entravent la mise en œuvre réussie des stratégies décrites dans le GANP pour parvenir à un système de navigation aérienne interopérable et transparent à l'échelle mondiale. En outre, il souligne les mesures clés que les États membres, aux côtés d'autres parties prenantes, doivent adopter afin d'atteindre les objectifs déclarés.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) demander à l'OACI de continuer à soutenir les États membres africains par le biais des mécanismes existants, y compris les plans régionaux et leurs programmes associés, en fournissant une formation accrue visant à développer la capacité d'améliorer la mise en œuvre des éléments des exigences du GANP ;
- b) demander à l'OACI de coordonner des ateliers en partenariat avec des organisations internationales pour sensibiliser les décideurs politiques à l'importance de la mise en œuvre du GANP pour la sécurité, l'efficacité et le progrès économique de l'aviation mondiale ;

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 Tazanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Togo, Tchad, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

- c) demander à l'OACI d'aider les États membres en mobilisant des fonds pour les stratégies de mise en œuvre du GANP telles que le développement des infrastructures ;
- d) exhorter l'OACI à veiller à ce que le rythme de l'évolution ou des mises à jour du GANP soit tel qu'il n'impose pas de difficultés supplémentaires aux États et ne risque pas de les laisser pour compte ;
- e) encourager l'OACI et les partenaires de développement à renforcer et à concentrer leur soutien vers la mise en œuvre des BBB qui sont les éléments fondamentaux du système de navigation aérienne ;
- f) exhorter l'OACI à fournir une assistance aux États pour élaborer leurs plans nationaux de navigation aérienne qui s'alignent sur les plans régionaux de navigation aérienne.

1. INTRODUCTION

1.1. La mise en œuvre du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) présente des défis uniques pour les États membres en raison d'un ensemble de facteurs interdépendants. Ces défis proviennent de capacités techniques limitées parmi les États membres, d'infrastructures obsolètes, du manque de cadres réglementaires efficaces, de capacités en ressources humaines et d'un manque de financement adéquat. L'évolution des systèmes de navigation aérienne nécessite un engagement et des investissements de la part des États et de la communauté aéronautique. Le système mondial de navigation aérienne devient de plus en plus complexe avec de nouveaux défis pour adopter les technologies émergentes et accueillir les nouveaux entrants. La transformation du système de navigation aérienne ne repose pas uniquement sur les ambitions de performance du GANP, mais est également induite par l'utilisation inévitable des technologies émergentes par de nombreux États et régions. Même si beaucoup a été fait par l'OACI, il est urgent d'accélérer le soutien aux États dans l'élaboration et l'évaluation de leur plan national de navigation aérienne afin d'assurer l'harmonisation au sein de chaque région et l'interopérabilité des systèmes de navigation aérienne entre les régions.

1.2. Il est essentiel de surmonter ces défis pour améliorer la sécurité, l'efficacité et la connectivité de l'aviation. Relever efficacement ces défis et mettre en œuvre des solutions stratégiques peuvent pousser les États membres à s'aligner avec succès sur les normes et pratiques aéronautiques convenues au niveau international et à assurer une intégration transparente avec le réseau mondial de navigation aérienne.

2. DISCUSSION

2.1 Les États membres sont confrontés à une série de défis interdépendants lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre le GANP. Ces défis comprennent :

- a) **une infrastructure de navigation aérienne inadéquates** : Cela peut entraver considérablement la croissance et l'efficacité du transport aérien dans la région. Cette question englobe divers aspects, notamment les aéroports, les systèmes de contrôle du trafic aérien et les installations et services de soutien ;
- b) **des demandes concurrentes pour des ressources limitées** : la mise en œuvre du GANP nécessite un investissement financier substantiel de la part des pays participants. Des budgets limités, en particulier dans les pays en développement, peuvent entraver les progrès ;
- c) **les limitations technologiques** : différents pays et régions utilisent différents systèmes de gestion du trafic aérien (ATM), ce qui rend difficile la garantie d'une interopérabilité transparente ;

- d) **le manque de ressources humaines qualifiées pour l'interprétation et la mise en œuvre du GANP** : Remédier au manque de ressources humaines qualifiées pour le GANP nécessite une approche multiforme, combinant éducation, collaboration, innovation technologique et soutien réglementaire. En investissant dans ces domaines, l'industrie aéronautique peut mieux garantir l'interprétation et la mise en œuvre efficaces du GANP, conduisant ainsi à un système mondial de navigation aérienne plus sûr et plus efficace.
- e) **les défis de coordination entre les parties prenantes de l'aviation** : L'harmonisation des normes technologiques entre les pays nécessite une coordination et un accord importants entre les organismes de réglementation, les compagnies aériennes, les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), les aéroports et les constructeurs.
- f) **des données inadéquates pour les besoins de planification** : en relevant ces défis liés aux données, la mise en œuvre du GANP peut devenir plus efficace, conduisant à une amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la durabilité de la navigation aérienne mondiale.
- g) **des politiques incohérences** : le GANP s'appuie sur la normalisation mondiale pour garantir l'interopérabilité et la sécurité dans l'espace aérien international. Des politiques incohérentes entre différents pays ou régions peuvent entraîner des divergences.
- h) **une absence ou insuffisance de plans nationaux de navigation aérienne par les États qui s'alignent sur les plans régionaux de navigation aérienne et le GANP** : les plans nationaux de navigation aérienne (NANP) servent de modèles pour le développement et la mise en œuvre de l'infrastructure et des procédures de navigation aérienne dans chaque pays. Ils sont essentiels pour garantir une gestion sûre et efficace du trafic aérien, intégrer les systèmes nationaux de navigation aérienne aux cadres régionaux et mondiaux et orienter les investissements dans les infrastructures et la technologie de l'aviation.

2.2 Le rythme auquel le GANP évolue pose des défis supplémentaires à de nombreux États africains. Par conséquent, la stratégie des États africains consistera à donner la priorité à la mise en œuvre complète et efficace des éléments de base (BBB) afin de fournir une base solide pour la mise en œuvre réussie du GANP. Un soutien immédiat aux États encore aux prises avec des BBB devrait être dirigé vers ce domaine.

2.3 Tout en reconnaissant la nécessité de mettre régulièrement à jour le GANP, il est important de veiller à ce que le rythme des changements n'impose pas de difficultés supplémentaires au niveau des États et ne rende pas obsolètes les éléments du GANP pour lesquels des ressources ont été engagées par les États et les parties prenantes de l'industrie pour mettre en œuvre eux dans leur système de navigation aérienne. En outre, il est important que des efforts accrus soient consacrés à la mise en œuvre d'un ensemble minimum d'éléments du GANP par tous les États et parties prenantes du système de navigation aérienne. À cet égard, toutes les parties, y compris l'OACI, devraient se concentrer davantage et déployer davantage d'efforts pour mettre en œuvre les éléments BBB, qui font partie de cet ensemble minimum d'éléments fondateurs du système de navigation aérienne.

2.4 À cet égard, des efforts plus soutenus, adaptés aux besoins des États et des régions, devraient être déployés pour garantir une meilleure compréhension et une meilleure appropriation du contenu du GANP, ce qui contribuera à favoriser une mise en œuvre plus efficace et plus large des éléments du GANP dans tous les États et Régions.

2.5 Les efforts de l'OACI visant à réviser et à faire évoluer régulièrement le GANP afin de le maintenir pertinent sont louables et devraient se poursuivre. Cependant, l'OACI doit garder à l'esprit que plusieurs États ont des difficultés à mettre en œuvre les BBB et pourraient facilement être laissés pour compte tenu du rythme rapide de l'évolution du GANP.

2.6 Il est important que les États membres affrontent les défis inhérents et établissent une trajectoire définitive pour la mise en œuvre du GANP en favorisant une collaboration, une coopération et un partage des ressources renforcés entre les États aux niveaux régional et international. En forgeant des partenariats stratégiques avec les organisations aéronautiques internationales, en modernisant les systèmes de navigation aérienne et en normalisant les cadres réglementaires, les États peuvent améliorer considérablement l'efficacité de la mise en œuvre du GANP. Cette approche ouvrira la voie à une approche efficace, sûr et sécuriser le secteur de l'aviation, ouvrant ainsi de nouvelles voies de croissance et de développement au sein de l'industrie.

2.7 En favorisant les partenariats avec les organisations internationales, en modernisant les systèmes de navigation aérienne et en harmonisant les fonctions réglementaires, les États peuvent faire des progrès positifs vers une mise en œuvre efficace du GANP. Les défis auxquels sont confrontés les États dans la mise en œuvre du GANP sont multiformes et nécessitent des efforts concertés et une mise en commun des ressources humaines et financières pour les surmonter.

3. CONCLUSION

3.1 Le renforcement de la sécurité et de l'efficacité de la navigation aérienne grâce aux mesures décrites dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) favorise un écosystème aéronautique plus fiable, plus sûr et plus durable dans les États membres. En reconnaissant ces défis et en mettant en œuvre des solutions stratégiques, les États membres peuvent améliorer la sécurité, l'efficacité et la connectivité de l'aviation, en s'alignant sur les normes internationales et en favorisant une intégration transparente dans le réseau mondial de navigation aérienne.