



Note conceptuelle sur le modèle AFI de Plan national de navigation aérienne

Résumé exécutif

La réunion AASPG/1 a encouragé les États à élaborer des plans nationaux de navigation aérienne alignés sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et l'AFI ANP, servant de documents de référence pour l'investissement et la modernisation des infrastructures. Bien que certains efforts aient été déployés par les États pour élaborer des plans nationaux ASBU, il a été recommandé que la planification des ASBU soit intégrée aux plans nationaux de navigation aérienne, conformément à la quatrième couche de la structure du GANP, plutôt que de disposer de plans ASBU isolés.

Bien que l'OACI prévoie de publier un modèle en ligne pour les plans nationaux de navigation aérienne via le portail GANP, cette ressource n'est pas encore disponible. Par conséquent, la réunion a chargé le Sous-groupe de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG) et le Sous-groupe de l'Infrastructure et de la Gestion de l'Information (IIM/SG), à travers la décision *AASPG/1 Decision 1/30*, d'élaborer un modèle régional pour guider les États de la région AFI de manière harmonisée.

L'article 28 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300) exige que les États contractants fournissent des installations et services d'aéroport et de navigation aérienne pour faciliter la navigation aérienne internationale. Pour garantir que les installations et services nécessaires sont systématiquement fournis conformément à l'obligation internationale et aux exigences légales, le Plan national de navigation aérienne (NANP) sert d'orientation stratégique de planification et de mise en œuvre.

Cette Note conceptuelle fournit des indications sur la nature et la structure du document à élaborer comme modèle de plan de navigation aérienne pour la région AFI.

1. Nature du Plan de Navigation Aérienne

1.1. Depuis sa sixième édition, le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) est organisé en une structure à plusieurs niveaux, chaque couche étant adaptée à différents publics. Cela permet une meilleure communication avec les managers de haut niveau et techniques, avec l'objectif qu'aucun État ou partie prenante ne soit laissé pour compte.

1.2. La structure à quatre niveaux est composée des niveaux stratégique et technique mondiaux, régional et national, et fournit un cadre pour l'alignement des plans régionaux et nationaux. La structure à quatre couches facilite la prise de décision en fournissant une orientation stratégique stable pour l'évolution du système de navigation aérienne et, en même temps, une pertinence rapide dans le contenu technique.

1.3. Le niveau régional répond aux besoins régionaux et sous-régionaux alignés sur les objectifs mondiaux. À ce titre, il contient les Plans régionaux de navigation aérienne (ANP) de l'OACI et prend en compte d'autres initiatives régionales.

1.3. Les dispositions du Plan régional devraient être mises en œuvre par les États au niveau national. Cela nécessite un mécanisme national adéquat de planification et de mise en œuvre. Ainsi, le Plan national de navigation aérienne implique plusieurs parties prenantes au-delà de la communauté aéronautique, y compris, mais sans s'y limiter, les ministères des transports, de la défense, des finances, de la planification et du développement, des infrastructures, etc. De plus, pour garantir la durabilité du Plan national de navigation aérienne, il devrait être inclus dans le Plan national de développement de l'État. Tous ces facteurs font du NANP un document stratégique de haut niveau au sein de l'État.

2. Structure du modèle de Plan national de navigation aérienne

2.1. Les caractéristiques clés suivantes sont proposées comme minimum à couvrir dans le modèle régional :

- a. Vision stratégique de l'État ;
- b. Gouvernance du Plan ;
- c. Alignement avec le Plan régional ;
- d. Statistiques et prévisions du trafic ;
- e. Système actuel de navigation aérienne ;
- f. Futur système de navigation aérienne ;
- g. Feuille de route de mise en œuvre ;
- h. Suivi des performances.

3. Vision stratégique de l'État

3.1. La vision stratégique doit clairement définir les objectifs et aspirations à moyen et long terme de l'État pour le développement et la modernisation de son système de navigation aérienne, en accord avec les objectifs nationaux de développement et les engagements internationaux.

3.2. Il doit mettre l'accent sur la sécurité, l'efficacité, la durabilité environnementale et l'intégration des technologies émergentes pour soutenir les besoins évolutifs du transport aérien et de la croissance économique.

4. Gouvernance du Plan

4.1. Le cadre de gouvernance doit définir les rôles et responsabilités de toutes les parties prenantes impliquées dans l'élaboration, la mise en œuvre et la supervision du NANP, y compris les ministères, les autorités de régulation, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports et les partenaires de l'industrie.

4.2. Il doit établir des mécanismes de coordination pour assurer une communication efficace, une prise de décision et une allocation des ressources, ainsi que des mécanismes de révision et de mise à jour périodiques du plan.

5. Alignement avec le Plan régional

5.1. Le NANP doit être aligné avec le Plan régional de navigation aérienne (ANP) AFI et d'autres initiatives régionales pertinentes afin d'assurer l'harmonisation et l'interopérabilité au-delà des frontières.

5.2. Cet alignement facilite l'investissement coordonné dans les infrastructures, les améliorations opérationnelles et la mise en œuvre des améliorations des systèmes de navigation aérienne mondiaux et régionaux.

6. Statistiques et prévisions du trafic

6.1. Cette section doit fournir une analyse complète des volumes actuels de trafic aérien, y compris les mouvements de passagers, de fret et d'aéronefs, segmentés par catégories pertinentes telles que le trafic domestique, international et survol.

6.2. Les prévisions de trafic basées sur des données historiques, des tendances économiques et des développements anticipés dans le secteur de l'aviation soutiendraient la planification des capacités et le développement des infrastructures.

7. Système de navigation aérienne actuel

7.1. Cette section doit décrire l'infrastructure, les services et les capacités de navigation aérienne existantes, y compris les communications, la navigation, la surveillance, les systèmes de gestion du trafic aérien et les installations d'aérodromes.

7.2. Il doit ensuite identifier les défis, limites et carences actuels qui affectent la sécurité, l'efficacité et la capacité, afin de répondre aux besoins d'amélioration.

8. Futur système de navigation aérienne

8.1. Cette section exposera les améliorations et initiatives de modernisation prévues pour combler les carences identifiées et répondre aux besoins opérationnels futurs, en intégrant les technologies émergentes et les concepts opérationnels tels que les éléments ASBU.

8.2. Il serait important de mettre en avant les bénéfices attendus en termes de sécurité, d'efficacité, d'impact environnemental et d'amélioration des capacités.

9. Feuille de route de mise en œuvre

9.1. Cette section doit présenter un plan de mise en œuvre par phases avec des délais clairs, des jalons et des besoins en ressources pour chaque phase. Cette feuille de route devrait prioriser les initiatives en fonction de leur impact sur la sécurité, l'efficacité et la capacité, ainsi que la disponibilité des financements et des ressources techniques.

9.2. Pour garantir une mise en œuvre réussie, il serait bénéfique d'inclure des stratégies de gestion des risques afin de relever les défis potentiels lors de la mise en œuvre ; et définir les responsabilités de suivi des progrès et d'assurer le respect du plan.

10. Suivi des performances

10.1. Des indicateurs clés de performance (KPI) doivent être établis pour mesurer l'efficacité des systèmes et services de navigation aérienne mis en œuvre par rapport aux objectifs définis dans le NANP. Ces indicateurs devraient couvrir la sécurité, l'efficacité opérationnelle, la durabilité environnementale et la rentabilité.

10.2. Des mécanismes doivent être définis pour la collecte, l'analyse et le rapport réguliers des données afin de soutenir l'amélioration continue. Le processus de suivi devrait également inclure des dispositions pour un examen périodique et une mise à jour du NANP afin de refléter les besoins opérationnels changeants et les avancées technologiques.

--- FIN ---