

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Cinquième réunion du sous-groupe sur l'exploitation de l'espace aérien
et des aérodromes d'APIRG (AAOSG/5)
(Réunion virtuelle, 23-26 août 2022)Point 3.1 de l'ordre du jour : Réalisations en matière d'exploitation de
l'espace aérien et des aérodromesMISE EN OEUVRE DE L'ESPACE AÉRIEN AVEC LIBRE CHOIX DE
ROUTE DANS LA REGION AFI (AFI FRA)

(Présenté par la PMT AFI FRA)

RÉSUMÉ

Ce document présente les progrès réalisés en vue de la mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de route dans la région AFI (AFI FRA) conformément à la conclusion 22/36 de l'APIRG et au Plan directeur ATM en conformité avec le module B1-FRTO ASBU.

La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3

REFERENCE(S) :

- Doc 9750, Plan mondial de navigation aérienne
- Doc 7474, Plan de navigation aérienne - Région Afrique-Océan Indien
- APRIG 22, Conclusion 22/37

Objectifs stratégiques :

A - Sécurité, B - Capacité et efficacité de la navigation aérienne, et E - Protection de l'environnement.

1. INTRODUCTION

- 1.1 Le plan mondial de navigation aérienne, dans le cadre du bloc 1 de l'ASBU, prévoit d'améliorer les opérations en optimisant les routes ATS. L'introduction de libre choix de routes directes dans un espace aérien défini, où le plan de vol n'est pas défini comme des segments d'un réseau de routes ou d'un système de routes publié, afin de faciliter l'adhésion au profil préféré des usagers.
- 1.2 L'APIRG /22 Conclusion 22/36 Espace aérien avec libre choix de route (FRA) encourage les Etats ayant le potentiel de mettre en œuvre les routes direct, à incorporer le concept FRA dans leur concept d'espace aérien national et leur plan directeur ATM, conformément au module B1-FRTO ASBU.

2. ANALYSE

Raison d'être de l'espace aérien avec libre choix de route (FRA)

- 2.1 L'objectif de la création du FRA est de permettre le dépôt de plans de vol dont une partie importante de la route prévue est spécifiée par le profil préféré de l'utilisateur. Une liberté maximale sera accordée dans les contraintes imposées par les autres flux de trafic. Les avantages globaux sont une réduction du temps de vol, de la consommation de carburant et des émissions de CO₂.
- 2.2 Le FRA permet aux États / ANSP de surmonter les problèmes d'efficacité, de capacité et d'environnement auxquels l'aviation est confrontée.
- 2.3 Le GANP de l'OACI préconise l'application du FRA au niveau de la région ou de la sous-région. L'étendue géographique de l'espace aérien d'application doit être suffisamment grande ; des avantages significatifs apparaissent lorsque les routes dynamiques peuvent s'appliquer au-delà des limites de la région d'information de vol (FIR) plutôt que d'imposer au trafic de franchir les frontières à des points fixes prédéfinis.

Progrès réalisés par la PMT FRA

- 2.4 La conclusion 22/36 de l'APIRG/22 a conduit à la création de l'équipe FRA PMT de la région AFI dont la tâche principale est de guider les États et la région dans la mise en œuvre du FRA. Les termes de référence de cette équipe et la feuille de route sont fournis en annexe A de ce WP.
- 2.5 La PMT a réalisé :
- 2.5.1 La traduction de la 1ère édition du concept d'opérations (CONOPS) du FRA en langue française.
- 2.5.2 L'élaboration de la 2ème édition du CONOPS du FRA, qui traite principalement de la normalisation de la publication de l'espace aérien du FRA (présenté en Annexe B du WP).
- 2.5.3 Réalisation de l'analyse des écarts. L'analyse des écarts a révélé le niveau de préparation des États AFI à la mise en œuvre du FRA. Les résultats de l'analyse des écarts et le CONOPS ont été partagés avec les États lors du premier atelier FRA AFI qui s'est tenu les 6 et 7 juillet 2022.
- 2.6 L'analyse des écarts a révélé que certains États sont considérés comme étant entièrement prêts pour la mise en œuvre de FRA, certains ont déjà mis en œuvre FRA au sein de leur FIR tandis que d'autres sont considérés comme presque prêts et quelques-uns comme non prêts.

Marche à suivre pour faire progresser la mise en œuvre de FRA au sein de la région AFI

- 2.7 Afin d'assurer l'harmonie dans la mise en œuvre des améliorations requises pour réaliser le FRA et la réalisation éventuelle de l'application régionale du FRA, la réunion a décidé d'organiser des réunions de groupes pour délibérer davantage sur les exigences ainsi que pour élaborer des plans d'action au niveau des États.
- 2.8 Les trois groupes sont l'Afrique occidentale et centrale, l'Afrique australe et l'Afrique orientale. Ils devraient tenir des réunions virtuelles pour examiner les écarts identifiés, préparer et examiner les

évaluations de sécurité au niveau régional et convenir des plans d'action.

2.9 Les réunions des groupes devraient aboutir à une réunion en face à face qui se tiendra du 25 au 28 octobre 2022, à Maurice, pour examiner le niveau de préparation au niveau régional et convenir de la date de mise en œuvre, conformément à la feuille de route figurant à l'annexe A du présent document de travail.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des progrès réalisés par l'équipe de projet.
- b) Approuver la convocation de la réunion en face à face de l'équipe FRA PMT.
- c) Approuver la 2^e édition du CONOPS FRA AFI, qui introduit le modèle de publication standardisé du FRA.
- d) Exhorter les États qui n'ont pas participé activement à la mise en œuvre du FRA à le faire en fournissant les informations requises et en mettant à disposition des points focaux pour la mise en œuvre du FRA.
- e) Exhorter les États à mettre en œuvre les actions nécessaires à l'harmonisation et à la réalisation du FRA.

---FIN---