

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**Troisième réunion du Sous-groupe APIRG de l'exploitation des aéroports et de l'espace aérien (AAO/SG3), Réunion virtuelle, 3 au 5 août 2020****Point 3 de l'ordre du jour : Planification et mise en œuvre****3.1 Espace aérien****CONOPS POUR LA MISE EN ŒUVRE D'ESPACES AERIENS AVEC LIBRE CHOIX DE ROUTE DANS L'AFI**

(Document présenté par IATA)

RÉSUMÉ

La Conclusion 22/36 d'APIRG/22 incite les États à envisager d'intégrer le concept d'espace aérien en mode de routage libre dans leur concept d'espace aérien national et leur Plan directeur ATM conformément au module B1-FRTO de l'ASBU et de l'inclure dans le programme de travail d'AAO/SG. Malgré le fait que cette conclusion soit axée sur les États est-africains : Seychelles, Maurice, Kenya, Éthiopie, Tanzanie et Ouganda, il n'est pas limité à ces États cités. En effet, au paragraphe 3.2.2. du Rapport d'APIRG/21; l'AAO/SG a reconnu les progrès réalisés dans la mise en œuvre de B0-FRTO et la nécessité pour les États qui sont prêts à passer à B1-FRTO afin d'améliorer l'efficacité dans l'espace aérien supérieur.

En outre, aggravé par la pression économique pressante sur les exploitations d'aéronefs et les ANSP, causée par la flambée de la COVID 19, le rendement du carburant et des vols est devenu plus crucial que jamais auparavant. L'exploitation de parcours direct (DRO) comme point de départ de la mise en œuvre d'espaces aériens avec libre choix de route (FRA) est donc cruciale pour le redémarrage et la reprise du secteur de l'aviation et devrait recueillir le soutien de toutes les parties prenantes.

L'OACI, Les États /ANSP de l'AFI, IATA et les compagnies aériennes ont œuvré ensemble à l'introduction d'un ensemble d'améliorations opérationnelles en profitant du ralentissement du trafic pour permettre aux aéronefs de voler sur des segments DCT (non tactiques) entre des points de cheminement publiés et définis par un 5LNC (code de nom à cinq lettres) et /ou des installations de navigation (NAVAIDS), ces opérations d'itinéraires directs (DRO) ont permis aux compagnies de prévoir de plus courtes distances de vol, d'économiser du carburant, de réduire les émissions de CO₂, de réduire les temps de vol et d'augmenter la charge utile en laissant au sol le carburant inutile et de donner ainsi à une reprise et la durabilité du secteur de l'aviation de manière diligente mais sûre.

REFERENCE(S) : Concept opérationnel de la gestion du trafic aérien mondial (Doc 9854)
Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI (Doc 9750), APIRG 21 et 22

Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI : Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, Développement économique du transport aérien et Protection de

1. INTRODUCTION

- 1.1 Le point 3.2.3 d'APIRG 21 portait sur des questions sur l'amélioration des trajectoires en route en vertu des modules ASBU et a été noté avec satisfaction que les FIR AFI de la région étaient prêtes à commencer des tests de route libre et qu'elles devraient s'appuyer sur l'expérience acquise dans d'autres telles initiatives comme, par exemple, la zone de cheminement aléatoire de l'Océan Atlantique (AORRA) et l'ASIO UPR. Il a ensuite été convenu que l'AAO/SG faciliterait les mesures de mise en œuvre des Etats et des ANSP prêts à commencer des tests de route libre et coordonnerait des tests entre les FIR applicables. L'importance de travailler ensemble a permis de garantir que de grands pans de l'espace aérien couvrant plusieurs FIR de la région mettent en œuvre des FRA au niveau de la région afin de procurer des avantages significatifs aux utilisateurs.
- 1.2 Les opérations de route libre ont permis aux utilisateurs de l'espace aérien et voler le plus près possible de leur trajectoire privilégiée sans subir de contraintes des structures d'espaces aériens fixes ou de réseaux de routes fixes. L'espace aérien de route libre peut être défini comme un espace aérien dans lequel les utilisateurs peuvent planifier librement un itinéraire à partir d'un point d'entrée défini et un point de sortie défini (avec possibilité de routage via des points de cheminement intermédiaires sous réserve de la disponibilité d'espace aérien. Dans un espace aérien FRA, tous les réseaux d'itinéraires fixes sont supprimés. Les vols restent toutefois soumis au contrôle de la circulation aérienne.
- 1.3 L'expression « Route libre » est générique car deux types différents de mise en œuvre peuvent se produire. Il faut donc établir une distinction entre « Exploitation de parcours direct » (DRO) « Espace aérien avec libre choix de route ». Il est envisagé que l'Exploitation de parcours direct précède la mise en œuvre d'un Espace aérien avec libre choix de route. Le concept DRO n'est qu'une série de vols directs entre certains points de cheminement et peuvent être planifiés par les vols (non tactiques). Les DRO peuvent aussi être une occasion pour les ANSP d'étudier et de se familiariser avec le concept de FRA. Les Etats qui ont mis en place une exploitation de parcours direct (DRO) peuvent être considérés prêts à mettre en œuvre un espace aérien avec libre choix de route (FRA).

2. DISCUSSION

- 2.1 La flambée de COVID-19 a eu de graves incidences sur le secteur de l'aviation dans son intégralité, les recettes des billets d'avion des compagnies aériennes ont chuté, les charges aéronautiques des ANSP ont décliné en conséquence.
- 2.2 Dans ces circonstances difficiles, toutes les parties prenantes AFI de l'aviation (Etats/ANSP AFI, utilisateurs de l'espace aérien, OACI, IATA) sont convenues de travailler ensemble, en suivant une approche de prise de décision collaborative (CDM) pour introduire de nouvelles améliorations opérationnelles qui réduiront non seulement les coûts d'exploitation des exploitants d'aéronefs (AO) mais aussi l'impact environnemental des émissions de CO₂ de l'aviation, boosteront les opportunités de reprise des flux de revenus des ANSP et feront progresser la mise en œuvre de la Conclusion 22/36 d'APIRG/22 sur l'espace aérien avec libre choix de route conformément au module B1-FRTO de l'ASBU.
- 2.3 Les Bureaux WACAF et ESAF de l'OACI ont organisé une série de réunions virtuelles avec toutes les parties impliquées (Etats/ANSP, IATA) afin d'évaluer la capacité de ces

Bureaux à mettre en œuvre l'exploitation de parcours directs (DRO) sur la base de leurs infrastructures et de leurs capacités ATM et de discuter des défis associés à la mise en œuvre de cette exploitation (DRO) tels que les les contrôleurs de la sécurité aérienne, la formation, les communications mobiles aéronautiques, les infrastructures de surveillance, les outils de détection des conflits des contrôleurs de la circulation, etc.

- 2.4 Soutenus par les faibles volumes de trafic et en fonction de leurs propres cas de sécurité élaborés, les ETats capables de mettre en œuvre un espace DRO ont publiés des AIC et des NOTAM pour autoriser des DRO sur leur FIR, en coordination avec l'OACI et IATA pour une durée limitée.
- 2.5 Compte tenu des SARP de l'OACI, des leçons retenues de la mise en œuvre actuelle de DRO dans la région AFI et de la leçon retenue de différentes régions dans le monde, l'OACI et IATA proposent un projet de concept d'opérations (CONOPS) pour l'espace aérien avec libre choix pouvant servir de cadre à une mise en œuvre sûre et harmonisée de FRA dans les Etats de l'AFI. Le CONOPS prend en considération la conception, les procédures opérationnelles, les technologies et le degré de maturité de la Gestion des flux de trafic aérien (ATFM) et de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA).
- 2.6 Le projet de CONOPS offre aussi un ensemble d'exigences sécuritaires pour les Fournisseurs de services de trafic aérien (ANSP) pour les aider à élaborer leur cas de sécurité et à lancer la mise en œuvre de au niveau local (des Etats).
- 2.7 IATA et l'OACI ont également collaboré dans l'élaboration d'un projet de check-list d'analyse des lacunes pour les ANSP afin d'évaluer leur capacité à mettre en oeuvre un FRA en fonction de leurs infrastructures et de leurs capacités ATM.

3. MESURES ATTENDUES DE LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) Prendre note du contenu du document de travail
- b) Revoir et examiner le projet de CONOPS et la check-list de l'analyse des lacunes élaborée par l'OACI/IATA et affecter les ressources(experts) nécessaires pour finaliser la première édition de CONOPS, « Mise en œuvre de FRA dans l'AFI »
- c) Prioriser le projet de mise en œuvre de FRA dans l'AFI pour garantir la continuité des améliorations/efficacités opérationnelle afin de permettre aux Exploitant d'aéronefs et aux ANSP de récupérer de l'impact du désinvestissement financier de la COVID-19 et de réduire l'empreinte de l'aviation sur l'environnement
- d) Établir une Equipe de projet chargée de :
 - i.) Examiner le CONOPS en vue de son adoption par l'AAO/SG et de l'approbation finale des organes constitutifs de l'APIRG.
 - ii.) Élaborer un plan d'action régional pour relever les défis associés à la mise en œuvre de FRA.

- iii.) Lancer la mise en œuvre de FRA au niveau régional tout en s'assurant de l'application des principes de prise de décision en collaboration (CDM), et d'une cohérence et une harmonisation entre les différents Etats
- iv.) S'assurer que les leçons retenues sur la mise en œuvre de FRA émanant d'Etats soient partagées entre les ANSP/Etats participants afin d'améliorer l'efficacité des processus avec un accent particulier sur la sécurité des opérations aériennes.
