



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**Première réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/1)**

**Libreville, Gabon, 3-7 novembre 2025**

**Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans le plan régional de navigation aérienne**

### **RAPPORT D'ÉTAT D'AVANCEMENT SUR LES ESSAIS UPR EN VUE DE LA MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT FRA – FOCUS SUR LA SOUS-RÉGION WACAF**

*(Note présentée par AFRAA)*

#### **RÉSUMÉ**

Cette note de travail fait le point sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des concepts d'Espace aérien en cheminement libre (FRA) et d'Itinéraire privilégié par l'usager (UPR) dans la région Afrique-océan Indien, en mettant particulièrement l'accent sur la sous-région Afrique occidentale et centrale (WACAF). Elle présente les résultats du programme d'essai UPR (novembre 2023 – mai 2025), les résultats de l'atelier conjoint Compagnies aériennes/ANSP organisé en septembre 2025, ainsi que la voie à suivre pour la mise en œuvre complète du programme UPR à compter du 30 octobre 2025 dans la région WACAF. La présente note de travail propose également des mesures visant à soutenir la transition vers la mise en œuvre transfrontalière du concept FRA dans les régions WACAF et ESAF.

La suite à donner est présentée au **paragraphe 3**.

#### **RÉFÉRENCE(S) :**

- Plan mondial de navigation aérienne (GANP) : FRTO-B0/1, FRTO-B1/1, FRTO-B1/2
- Conclusions 22/36, 23/02, 24/14, 25/03, 26/09 et Décisions 26/04, 27/01 d'APIRG
- Plan régional de navigation aérienne AFI
- Publications d'information aéronautique des États

#### **Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) de l'OACI :**

- Sécurité
- Capacité et efficacité de la navigation aérienne
- Protection de l'environnement

## **1. INTRODUCTION**

1.1 Le concept d'Espace aérien en cheminement libre (FRA) permet aux compagnies aériennes de planifier librement leurs routes entre des points d'entrée et de sortie définis dans un espace aérien donné, sans avoir à suivre les voies ATS standard prédéfinies.

1.2 Afin de préparer la transition vers le FRA, des essais d'Itinéraire privilégié par l'usager (UPR) ont été lancés en novembre 2023 par l'Association des compagnies aériennes africaines

(AFRAA) et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), sous la coordination de l'équipe de gestion de projet FRA et UPR, couvrant huit Régions d'information de vol (FIR) en Afrique occidentale et centrale. Ces essais ont été menés en s'inspirant de la mise en œuvre réussie des concepts FRA et UPR dans une autre région de l'OACI, à savoir l'Amérique latine.

1.3 L'objectif principal des essais était d'évaluer la faisabilité du cheminement direct entre les FIR, de mesurer la performance opérationnelle et de favoriser la préparation opérationnelle des Fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et des exploitants aériens.

## 2. ANALYSE

2.1 Le concept FRA a été publié dans six FIR dont celles de l'ASECNA (Brazzaville, Dakar, N'Djamena, Niamey), de la GCAA (FIR Accra) et de la NAMA (FIR Kano). Trois autres FIR (Kinshasa, Roberts et Sal) préparent actuellement la publication mais ont déjà intégré les procédures DCT (cheminement direct). L'approche régionale s'appuie sur une mise en œuvre par étapes : cheminements directes tactiques → DCT planifiable → FRA local → FRA transfrontalier.

2.2 Les essais dans la zone WACAF ont concerné au départ cinq compagnies aériennes (Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Royal Air Maroc, EgyptAir et RwandAir). Ils ont été ensuite étendus à la compagnie Asky Airlines. Les compagnies aériennes participantes ont mené des cycles d'essai d'une durée d'un jour, trois jours, sept jours, trente jours et quatre-vingt-dix jours, validant ainsi la faisabilité opérationnelle et les avantages sur plusieurs paires de villes. La coordination opérationnelle entre les FIR a été un facteur clé dans la réussite de ces essais, malgré les défis rencontrés : ressources humaines limitées, manque d'outils de coordination en temps réel.

2.3 Un atelier conjoint UPR/FRA organisé à Dakar du 22 au 26 septembre 2025 a réuni des ANSP et des exploitants aériens. Les participants à l'atelier ont convenu d'arrêter la phase d'essai et de passer au déploiement opérationnel complet des UPR dans la zone WACAF, à compter du 30 octobre 2025.

2.4 Les principaux résultats de l'atelier sont les suivants :

2.4.1 Approbation de la planification et de l'exploitation des vols UPR pour toute compagnie aérienne dans l'espace aérien de la zone WACAF.

2.4.2 Approbation initiale des UPR couvrant 30 paires de villes.

Engagement des ANSP de la zone WACAF à traiter toute nouvelle demande UPR dans les 48 heures, à compter du 30 octobre 2025, avec une transition complète vers l'approbation immédiate d'ici à juin 2026.

2.4.3 Ciblage de l'espace aérien de la zone ESAF pour les prochains essais UPR en 2026.

2.5 Avantages annuels estimés pour six compagnies aériennes participantes :

- i. Gain de temps de vol : Au total, 58 jours de temps de vol économisés.
- ii. Économie de carburant : Au total, 5 000 tonnes de carburant économisées.
- iii. Réduction des émissions de CO<sub>2</sub> : Au total, 16 000 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> évitées.
- iv. Une économie totale de 17 millions de dollars américains sur les coûts de carburant.

## 2.6 La transition des routes ATS fixes vers le FRA présente quelques exigences :

- i. Alignement des spécifications de navigation au sein des différentes FIR.
- ii. Publication des points FRA et harmonisation des entrées AIP.
- iii. Renforcement de la coordination civilo-militaire pour soutenir une utilisation flexible de l'espace aérien.
- iv. Outils de suivi des performances pour l'utilisation des routes, gains de distance/temps et indicateurs de sécurité.
- v. Renforcement des équipes de projet (élargissement de l'équipe) pour maintenir la dynamique.
- vi. Les parties prenantes ont souligné l'importance de garantir une capacité de coordination en temps réel, similaire au modèle CADENA.

## *CONCLUSION*

2.7 La région Afrique-océan Indien (AFI) entre dans une phase décisive de mise en œuvre du concept FRA, la zone WACAF créant un précédent pour les opérations UPR à grande échelle. La coordination au niveau régional, l'harmonisation des procédures et l'engagement continu des parties intéressées sont essentiels pour consolider ces acquis et garantir que les avantages du FRA (efficacité, sécurité et durabilité) soient pleinement réalisés à travers tout le continent. La liste des UPR validés est présentée à l'Annexe 1 du présent document.

## 3. SUITE À DONNER

### 3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des progrès réalisés dans le déploiement opérationnel du programme UPR dans la zone WACAF, à compter du 30 octobre 2025 ;
- b) encourager les États qui n'ont pas encore mis en œuvre le FRA à lancer des études de faisabilité, en particulier sur les axes Est-Ouest et Nord-Sud ;
- c) soutenir l'initiative de collecte de données et de suivi des performances afin de démontrer les avantages et d'affiner les procédures ;
- d) appeler à l'harmonisation des NAVSPEC au sein des différentes FIR afin de permettre des opérations transfrontalières transparentes ;
- e) soutenir l'organisation d'une réunion régionale de coordination FRA afin de favoriser la mise en œuvre transfrontalière ;
- f) soutenir la transition des essais UPR vers des opérations permanentes et l'extension à d'autres compagnies aériennes/routes ; et
- g) réaffirmer l'importance de la coordination civilo-militaire pour une utilisation optimale de l'espace aérien.

-----