ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2-6 novembre 2026

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

ÉTAT D'AVANCEMENT DU DÉPLOIEMENT DE L'ESPACE AÉRIEN ITINERAIRE LIBRE (FRA) DANS LA RÉGION D'INFORMATION DE VOL (FIR) LUSAKA

(Note présentée par la Zambie)

RÉSUMÉ	
La présente note d'information fait le point sur l'état d'avancement et de la mise en œuvre par la Zambie de l'espace aérien à itinéraire libre (FRA) dans la Région d'information de vol (FIR) de Lusaka. Elle met l'accent sur les travaux réalisés sur le dossier de sécurité du FRA, les modalités de la publication d'information aéronautique (AIP), les essais relatifs à la route privilégiée par l'usager (UPR), la familiarisation des contrôleurs et la coordination avec les États voisins. Elle identifie également les actions à mener pour une mise en œuvre sûre et harmonisée du FRA.	
Objectifs stratégiques	A-Chaque vol est sûr et sécurisé C-L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous D-Aucun pays laissé de côté

1 INTRODUCTION

1.1 La Zambie progresse vers la mise en œuvre du FRA dans la FIR Lusaka, conformément au Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et au cadre applicable des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).

1.2 Le concept de FRA en cours d'élaboration prévoit des trajectoires de vol préférentielles entre des points d'entrée et de sortie publiés, sous réserve du contrôle de la circulation aérienne (ATC), des restrictions d'espace aérien applicables, des exigences des zones militaires/ ou à usage spécial et des mesures de gestion des flux de trafic aérien.

1.3 Les travaux de mise en œuvre sont entrepris en tenant compte de la sécurité, de la conscience de la situation des contrôleurs, des capacités en matière de communications, de navigation et de surveillance (CNS), de la coordination avec les FIR adjacentes, des mesures d'exception et de la nécessité d'une harmonisation régionale appropriée.

2. ANALYSE

2.1 Dossier de sécurité du FRA

2.1.1 Un projet de dossier de sécurité a été élaboré pour la mise en œuvre du FRA en Zambie. Ce dossier de sécurité traite des exigences de sécurité pour la mise en œuvre du FRA dans la FIR Lusaka et vise à soutenir son déploiement dans le cadre de la gestion de la sécurité de l'État et du prestataire de services de navigation aérienne (ANSP).

2.1.2 Des contrôleurs aériens expérimentés en contrôle régional ont examiné le dossier de sécurité du FRA. La prochaine étape est la présentation dudit dossier à l'AAC pour examen et approbation.

2.2 Publication d'information aéronautique (AIP)

2.2.1 Le supplément AIP relatif à la mise en œuvre du FRA a été préparé par l'équipe du projet FRA et présenté au service d'information aéronautique (AIS) pour examen et traitement approfondis.

2.2.2 La finalisation à temps du processus de publication AIP demeure essentielle pour s'assurer que les usagers de l'espace aérien prennent connaissance du concept opérationnel, des procédures et des exigences applicables avant la mise en œuvre.

2.3 Route privilégiée par l'usager (UPR)

2.3.1 La Zambie a mené des essais d'UPR dans la FIR Lusaka avec la participation de Kenya Airways (KQ), Ethiopian Airlines (ET) et RwandAir (Rwanda Air). La dernière période d'essai s'est déroulée du 15 août au 15 septembre 2026.

2.3.2 Ces essais concernaient les points d'entrée et de sortie bidirectionnels, notamment OVANA–TEVAS, RETAR–UDNOT, KOKEN–UVUDOM, AVIVA–ESRES, GADBA–ESRES et UDNOT–IBGOT–XOSIV- IBGOT ont été utilisés comme point intermédiaire afin d'éviter que le trafic ne survole la Zone interdite 4.

2.3.3 Au cours de la période sous revue, aucune perte de séparation ni interruption de coordination ou de service de la circulation aérienne (ATS) n'a été signalée. Le CPDLC a été déployée sur des aéronefs équipés dans le cadre de l'essai du contrôle régional. Les performances ont été jugées bonnes dans les zones à couverture radar réduite, tandis qu'une sensibilisation complémentaire des contrôleurs à l'utilisation du CPDLC reste nécessaire.

2.4 Coordination régionale et lettre d'accord (LOA)

2.4.1 Comme mesure clé à prendre, il faut réviser les LOA avec les États voisins afin d'y intégrer la composante FRA et les modalités opérationnelles associées aux frontières.

2.4.2 L'harmonisation régionale des procédures, des arrangements d'entrée/sortie, des exigences de coordination et des dispositions d'exception sera nécessaire pour garantir la continuité des opérations du FRA de part et d'autre des limites des FIR.

2.5 Préparation des contrôleurs aériens et préparation opérationnelle

2.5.1 La familiarisation des contrôleurs aériens avec le FRA, les opérations UPR et les capacités CNS associées est en cours dans le cadre de la préparation opérationnelle.

2.5.2 Le maintien d'une sensibilisation pratique, en particulier sur les procédures CPDLC et la gestion des trajectoires à itinéraire libre, favorisera l'intégration en toute sécurité des opérations FRA dans l'environnement du contrôle régional.

2.6 Actions à mener

2.6.1 Finaliser le processus d'examen et d'approbation du dossier de sécurité du FRA.

2.6.2 Finaliser l'évaluation par le service d'information aéronautique (AIS) et la publication de la documentation AIP y afférente.

2.6.3 Accélérer la révision urgente des LOA avec les États voisins afin d'y intégrer les modalités du FRA.

2.6.4 Poursuivre la familiarisation des contrôleurs aériens et la validation opérationnelle des procédures du FRA/UPR.

2.6.5 Poursuivre le suivi des résultats de l'essai UPR et résoudre les problèmes opérationnels identifiés lors des phases ultérieures.

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

a) prendre acte des progrès réalisés par la Zambie en vue du déploiement du FRA dans la FIR Lusaka;
b) prendre note des résultats des essais UPR et de l'expérience opérationnelle acquise grâce à la participation de Kenya Airways, Ethiopian Airlines et Rwandair;
c) prendre acte de l'importance de finaliser à temps le dossier de sécurité du FRA et le processus de publication de l'AIP ;
d) encourager le maintien de la coordination entre la Zambie et les États voisins pour la révision et l'harmonisation des LOA qui intègrent les modalités du FRA ;
e) soutenir le partage d'informations au niveau régional et l'harmonisation des pratiques de mise en œuvre du FRA dans la Région Afrique-océan Indien.