



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### SIXIEME REUNION DU SOUS – GROUPE COMMUNICATIONS D'APIRG (COM/SG/6)

(Nairobi, 24 - 26 septembre 2002)

---

#### Point 3 de l'ordre du jour: Suivi des conclusions et décisions d'APIRG/13

*(Note présentée par le Secrétariat)*

#### SOMMAIRE

La présente note de travail passe en revue les conclusions et décisions des réunions COM/SG/5 et APIRG/13, et informe la réunion sur les suites données et leur validité.

#### 1. Introduction

1.1 La cinquième réunion du Sous - groupe Communications (COM/SG/5, Dakar, 3-6 Octobre 2000) a formulé des conclusions et décisions en vue de leur adoption par le groupe APIRG. La plupart de ces conclusions ont été adoptées par la réunion APIRG/13 (Sal, Cap Vert, 25-29 juin 2001). Ces conclusions et décisions d'APIRG/13 ont donné lieu à différentes actions de suivi au niveau de la Commission de navigation aérienne, du Conseil de l'OACI et des Bureaux régionaux.

1.2 L'**Appendice A** de la présente note de travail donne la liste des conclusions et décisions d'APIRG/13, et des suites qui y ont été données.

#### 2. Discussion

2.1 Le Secrétariat a revu la liste des conclusions et décisions en vigueur figurant à l'**Appendice A**.

#### 3. Suite à donner par le Sous – groupe Communications

La réunion est invitée à examiner l'état de mise en oeuvre des conclusions et décisions d'APIRG/13 et prendre note des actions de suivi qui ont été menées.

---FIN---

**APPENDICE A**

**SUIVI DES CONCLUSIONS ET DÉCISIONS D'APIRG/13**

<b>Conc. N°.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions et décisions</b>	<b>Suite donnée</b>
Conc. 13/5	<p><b>CIRCUIT PRINCIPAL RSFTA BRAZZAVILLE/ NAIROBI</b></p> <p>1) Que le Kenya et l'ASECNA devraient mettre en oeuvre le circuit principal RSFTA Brazzaville/Nairobi dès que</p> <p>2) Que les parties concernées organisent une réunion sous l'égide de l'OACI en vue de trouver une solution définitive et durable à ce problème.</p>	<p>La coordination continue pour l'organisation d'une réunion entre les parties.</p> <p>Une réunion a été convoquée en février 2002 mais n'a pas eu lieu.</p>
Conc. 13/6	<p><b>CIRCUIT PRINCIPAL RSFTA ALGER/NIAMEY</b></p> <p>Il est conclu que l'Algérie installe, dès que possible, une station VSAT AFISNET pour les besoins du centre principal RSFTA d'Alger en vue d'augmenter la fiabilité du circuit principal Alger/Niamey.</p>	<p>(Indications à fournir par l'Algérie et l'ASECNA)</p>
Conc. 13/7	<p><b>CIRCUIT PRINCIPAL RSFTA NAIROBI/ JOHANNESBURG</b></p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) Le Kenya et l'Afrique du sud augmentent de toute urgence la disponibilité du circuit principal RSFTA Nairobi/Johannesburg jusqu'au moins à 97% ;</p> <p>b) Le Kenya et l'Afrique du sud conviennent d'une solution technique en vue de l'augmentation de la vitesse de modulation à un minimum de 1200 BPS</p>	<p>Le Bureau régional n'a pas reçu des statistiques de disponibilité de la part des deux Etats.</p>
Conc. 13/8	<p><b>CIRCUIT DAKAR/JOHANNESBURG</b></p> <p><b>IL EST CONCLU QUE :</b></p> <p>a) Le Sénégal et l'Afrique du sud augmentent de toute urgence la fiabilité du circuit principal RSFTA Dakar/Johannesburg;</p> <p>B) l'Afrique du sud intègre le réseau CAFSAT</p>	<p>Le circuit est opérationnel, avec un taux de disponibilité de 98%</p> <p>(Indications à fournir par l'Afrique du Sud)</p>
<b>Conc. N°.</b>	<b>Titre et teneur des conclusions et décisions</b>	<b>Suite donnée</b>

<p>Conc. 13/9</p>	<p><b>EXAMEN DE LA CONFIGURATION DU PLAN RSFTA AFI</b></p> <p><b>IL EST CONCLU QUE :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le centre RSFTA principal Johannesburg soit le point d'entrée/sortie entre les regions afi et Asie/Pac ;</li> <li>2) Les circuits RSFTA ci-après soient supprimés du plan AFI : Maurice/Asie/Pac, Bujumbura/Dar-es-Salaam, Kigali/Dar-es-Salaam;</li> <li>3) Les circuits RSFTA principaux et tributaires ci-après soient ajoutés au plan de navigation aérienne AFI: circuits entre le centre de Johannesburg et les centres de Dakar, Bujumbura, Dar-es-Salaam, Kigali, Kinshasa, Luanda et Maurice; et</li> <li>4) Le plan de la configuration du réseau soit celui indiqué dans l'appendice e au présent rapport.</li> </ol>	<p>Mis en œuvre. Il a été demandé à APANPIRG de désigner le point d'entrée/sortie correspondant.</p> <p>Amendement inclus dans le FASID</p> <p>Amendement inclus dans le FASID</p> <p>Amendement inclus dans le FASID</p>
<p>Conc. 13/10</p>	<p><b>INTRODUCTION DES PROTOCOLES ORIENTÉS BITS DANS LA RÉGION AFI</b></p> <p>Il est conclu que les centres RSFTA principaux de la région AFI mettent progressivement en service des protocoles orientés bits dans le but d'améliorer l'intégrité de la transmission de données et de préparer la voie à la migration vers le réseau des télécommunications aéronautiques (ATN).</p>	<p>Action en cours.</p>
<p>Conc. 13/11</p>	<p><b>INTEROPERABILITE/INTÉGRATION DES RÉSEAUX VSAT</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI, INTELSAT les organismes fournisseurs et les organismes utilisateurs de services VSAT pour l'aviation civile internationale devraient se réunir pour examiner les voies et moyens de réaliser l'interopérabilité et l'intégration des réseaux VSAT dans la région AFI.</p>	<p>Action en cours. Une réunion a été prévue avant la réunion ATN/TF/1, mais n'a pas eu lieu.</p>
<p>Conc. 13/12</p>	<p><b>SÉMINAIRES SUR LE RÉSEAU DES TÉLÉCOMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES (ATN)</b></p> <p>Il est conclu que l'OACI devrait continuer à organiser des séminaires sur le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) dans la région AFI.</p>	<p>Des séminaires n'ont pas pu avoir lieu en 2002 en raison des contraintes budgétaires</p>

<p>Conc. 13/13</p>	<p><b>UTILISATION DU RÉSEAU SITA POUR LES BESOINS DES CIRCUITS RSFTA</b></p> <p>Il est conclu que les états qui font appel à titre temporaire, à des circuits bilatéraux du réseau SITA pour les besoins des circuits RSFTA mettent en oeuvre dès que possible les circuits RSFTA inscrits dans le plan de navigation aérienne.</p>	<p>Cette conclusion a été mise en oeuvre.</p>
<p>Conc. 13/14</p>	<p><b>INTERCONNEXION ENTRE LES RÉSEAUX VSAT - CONNECTIVITÉ RSFTA ET ATS/DS</b></p> <p>Il est conclu que l’ASECNA et l’Afrique du sud (ATNS) fournissent d’urgence les terminaux VSAT suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Antananarivo : un terminal VSAT compatible avec le réseau SADC orienté vers le satellite INTELSAT 604;</li> <li>2) Brazzaville: un terminal VSAT compatible avec le réseau AFISNET orienté vers le satellite INTELSAT 707; et</li> <li>3) Johannesburg: un terminal VSAT compatible avec le réseau AFISNET orienté vers le satellite INTELSAT 707.</li> </ol>	<p>Action en cours (Indications à fournir par l’ASECNA et ATNS)</p>
<p>Conc. 13/15</p>	<p><b>EXTENSION DE L’UTILISATION DE LA TECHNOLOGIE VSAT</b></p> <p>Il est conclu que soit mis en oeuvre un réseau VSAT couvrant le Tchad, Djibouti, l’Egypte, l’Erythrée, l’Ethiopie, le Kenya, la Libye, la Somalie, le Soudan et l’Ouganda pour satisfaire les besoins du service fixe aéronautique.</p>	<p>La proposition d’un réseau VSAT (NAFISAT) a reçu un accord de principe de la part des Etats. Un groupe de travail s’est chargé de la mise au point du projet et une étude de faisabilité a été réalisée. Les résultats seront présentés aux Etats concernés.</p>
<p>Conc. 13/16</p>	<p><b>NÉCESSITÉ D’ACCORDS DE COOPÉRATION TECHNIQUE EN MATIÈRE DE MISE EN OEUVRE DE MOYENS DE COMMUNICATIONS PAR SATELLITE DANS LA RÉGION AFI.</b></p> <p>Il est conclu que, compte tenu de l’expérience et de l’expertise progressivement acquises dans la région AFI en matière de télécommunications par satellite, les états devraient recourir à des accords de coopération technique multiformes sur une base bilatérale ou multilatérale, lors de la mise en oeuvre des moyens de télécommunications aéronautiques, notamment l’installation et l’entretien des stations terriennes.</p>	<p>Action en cours.</p>

Conc. N°.	Titre et teneur des conclusions et décisions	Suite donnée
Conc. 13/17	<p><b>AMÉLIORATION DU RÉSEAU ATS/DS</b></p> <p>Il est conclu que les états devraient accorder une haute priorité a la mise en oeuvre et a l'amélioration des circuits ATS/DS requis au plan de navigation aérienne (ANP), dans le cadre d'une approche par étapes pour l'amélioration du service de contrôle de la circulation aérienne dans la région AFI</p>	Action en cours.
Conc. 13/18	<p><b>INTRODUCTION DE L'ESPACEMENT DE 25 KHZ ENTRE LES CANAUX VHF DANS LA RÉGION AFI.</b></p> <p>Il est conclu que l'assignation des fréquences VHF dans la région AFI soit effectuée sur la base d'un espacement de 25 KhZ entre canaux.</p>	Cette conclusion a été mise en œuvre.
Conc. 13/19	<p><b>PLAN D'UTILISATION DES FRÉQUENCES VHF</b></p> <p>Il est conclu que le plan d'utilisation des fréquences VHF pour la région AFI soit le plan figurant à l'appendice <u>F</u> au présent rapport.</p>	Cette conclusion a été mise en œuvre.
Conc. 13/20	<p><b>ASSIGNATION DES FRÉQUENCES VHF RÉSERVÉES AU PLAN MONDIAL</b></p> <p>Il est conclu que les états concernés cessent d'exploiter des fréquences VHF réservées au plan mondial (121,5 et 123,5 MHz), pour des services autres que ceux prévus par l'organisation de l'aviation civile.</p>	Cette conclusion a été mise en œuvre.

<p>Conc. 13/21</p>	<p><b>ENCOMBREMENT DES FRÉQUENCES HF DANS LA RÉGION AFI</b></p> <p>Il est conclu que, afin de réduire l'encombrement des fréquences hf, les états concernés :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) mettent en oeuvre de toute urgence les circuits vocaux directs (ATS/DS) inscrits dans le plan de navigation aérienne (ANP);</li> <li>2) s'abstiennent d'utiliser les fréquences HF air-sol aux fins des liaisons sol-sol ; et</li> <li>3) demandent aux personnels des services de la circulation aérienne d'utiliser les fréquences VHF plutôt que les fréquences HF air-sol pour obtenir des renseignements tels que le nombre de personnes à bord, le type d'aéronef ou l'immatriculation.</li> </ol>	<p>Action en cours.</p> <p>Action en cours.</p> <p>Action en cours.</p>
<p>Conc. 13/22</p>	<p><b>CESSATION DE L'UTILISATION DE LA BANDE 1559-1610 MHz PAR LES SERVICES FIXES</b></p> <p>Il est conclu que, considérant que les problèmes d'incompatibilité s'opposent au partage de la bande 1559-1610 MHz attribuée au RNSS(y compris le GNSS) avec les services fixes, les états devraient assurer la coordination nécessaire avec leurs autorités nationales de gestion des fréquences pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) déterminer si des services fixes utilisent la bande 1559-1610 MHz et, dans l'affirmative, cesseront leur exploitation ou transféreront ces services vers d'autres bandes du service fixe avant que les opérations basées sur le GNSS soient approuvées;</li> <li>b) établir des plans pour obvier dans le futur à la mise en service de stations du service fixe fonctionnant dans la bande 1559-1610 MHz; et</li> <li>c) prennent des mesures pour la suppression des notes les concernant dans cette bande à la cmr-2003 de l'UIT.</li> </ol>	<p>Les Etats concernés sont priés de mettre cette conclusion en œuvre à la CMR-2003 de l'UIT.</p>
<p>Conc. 13/22</p>	<p><b>SOUTIEN DE LA POSITION DE L'OACI À LA CMR-2003 DE L'UIT</b></p> <p>Il est conclu que, les états de la région AFI devraient poursuivre leurs efforts pour promouvoir et défendre la position de l'OACI à la conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT de 2003 (CMR-2003).</p>	<p>Action en cours (WP/17)</p>