



## 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 sécurité et de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne

##### Suivi des performances des services mobiles aéronautiques au Gabon - *Couverture et qualité des communications mobiles aéronautiques (VHF/HF)*

(Note présentée par le Gabon)

RESUME	
<p>La présente note d'information vise à partager le retour d'expérience du Gabon relatif au suivi des performances des services mobiles aéronautiques, en particulier en ce qui concerne la disponibilité et la couverture des communications VHF/HF. Elle met en lumière les mécanismes mis en œuvre pour évaluer ces performances et les résultats obtenus.</p> <p>Par ailleurs, la note propose des recommandations susceptibles de favoriser la poursuite des enquêtes sur la couverture des services mobiles aéronautiques au niveau national. Ces suggestions visent à appuyer les États dans l'atteinte des objectifs fixés par la conclusion 25/36 de l'APIRG/25.</p> <p><b>La suite à donner est au paragraphe 3 de la présente note.</b></p>	
REFERENCE(S)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annexe 10 volume 3, Systèmes de télécommunication</li> <li>• Doc 9750, Global Air Navigation Plan</li> <li>• Doc 4444, Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management - 15th Edition Amendment 1</li> <li>• Doc 9750, Plan de la Navigation Aérienne</li> <li>• Doc 9882, Manuel sur les Exigences des Systèmes ATM</li> <li>• Doc 9883, Manuel sur les performances globales des systèmes de la Navigation Aérienne</li> </ul>
Objectifs stratégiques	<p>A – Sécurité</p> <p>B – Capacité et efficacité</p>

## 1 INTRODUCTION

1.1 Les communications mobiles vocales désignent les communications entre deux aéronefs ou plus, ou entre des aéronefs et le contrôle de la circulation aérienne. Elles permettent de transmettre des clairances et des informations importantes pour la sécurité de la circulation aérienne. La disponibilité de ces moyens de communication est indispensable pour une gestion sûre et efficace du trafic aérien.

- 1.2 En 2007, l'APIRG/16 a donné mandat à l'IATA de mener une enquête périodique, tous les 18 mois, sur les communications mobiles aéronautiques (AMC). Cette initiative a été mise en œuvre de manière régulière pendant plus de 15 ans. Depuis 2008, le personnel navigant des compagnies aériennes effectue la collecte des données de l'enquête. Toutefois, cette approche a progressivement engendré une forme de "fatigue de l'enquête" chez les équipages.
- 1.3 Malgré sa régularité depuis 2008, l'enquête sur les communications mobiles aéronautiques (AMC) a généré peu d'amélioration concrètes, ce qui a progressivement entraîné une baisse significative de la collecte de données au cours des dernières années. La participation des équipages s'est nettement réduite et la contribution des États est devenue inexistante, un seul État ayant soumis des données pour l'enquête en cours. Dans ce contexte, l'enquête AMC ne répond plus efficacement ses objectifs initiaux et nécessite une réévaluation de son approche et de ses modalités de mise en œuvre.
- 1.4 Lors de sa vingt-cinquième réunion, APIRG, à travers sa conclusion 25/36 (alinéas a et b) a décidé de mettre fin au mandat précédemment confié à l'IATA pour la conduite des enquêtes sur les communications mobiles aéronautiques (AMC). APIRG/25 a également recommandé aux États de notifier aux Bureaux régionaux de l'OACI, les carences identifiées sur le service mobile aéronautique.
- 1.5 Dans le cadre de la mise en œuvre de la conclusion 25/36 de l'APIRG/25, il revient désormais aux États de procéder eux-mêmes à la collecte des données relatives aux défaillances des services mobiles aéronautiques. Cette activité nécessite la mise en place d'outils et de méthodes appropriés permettant d'identifier les interférences, les dégradations de couverture, ainsi que la qualité des communications. Elle implique également une coordination étroite entre toutes les parties prenantes concernées, afin d'assurer une surveillance efficace et continue de la performance des services.

## **2. ANALYSE**

- 2.1. L'évaluation de la qualité et la performance des communications VHF/HF repose sur l'utilisation des méthodes et d'outils permettant d'obtenir une vue d'ensemble de la couverture des communications dans la région AFI. Ces outils facilitent l'identification des insuffisances, telles que les zones de faible couverture ou les interférences, et contribuent à la mise en œuvre de mesures d'atténuations appropriées pour améliorer la fiabilité du service.
- 2.2. Au Gabon, le suivi des performances des communications VHF/HF s'effectue à l'échelle nationale à travers plusieurs indicateurs, notamment :
- L'état opérationnel des systèmes de communications VHF/ HF (en service ou hors/service),
  - La qualité de la couverture, évaluée par le contrôle de la puissance d'émission ;
  - Les anomalies d'exploitation des fréquences, telles que les interférences, les échecs de contact ou la clarté des messages reçus.
- 2.3. La collecte de ces informations se fonde sur plusieurs sources :
- La notification des événements de sécurité par les compagnies aériennes,
  - Les comptes rendus d'activités des fournisseurs de services de navigation aérienne, incluant les grilles de disponibilité et les résultats des contrôles des puissances,
  - Les audits/inspections de l'ANAC sur les systèmes de communication VHF/HF, et
  - L'exploitation quotidienne des NOTAMs /SUP AIP relatifs aux équipements de

communication.

Une base de données dédiée a été mise en place pour l'enregistrement et le suivi a quotidien de ces informations.

2.4. Résultats du suivi des performances des systèmes de communications VHF/HF au Gabon (trois derniers trimestres de l'année 2025).

N°	Système de communications	Paramètres		
		Etat opérationnel (%)	Couverture (%)	Nombre d'anomalies
01	VHF	90	100	2
02	HF	0	0	Aucun

2.4.1 Les résultats du suivi des performances des systèmes de communication aéronautique au Gabon sur les trois derniers trimestres de l'année 2025 indiquent une disponibilité de 90 %, avec une couverture 100% durant les périodes de fonctionnement des équipements. Deux (2) cas d'anomalies ont été recensées.

2.4.2 En revanche, les services HF sont restés hors service tout au long de la période en raison d'une panne de module, entraînant une absence totale de couverture et de performance.

2.5 Au Gabon, la méthodologie et les outils actuellement utilisés permettent, au minimum, d'établir une cartographie des services de communication aéronautique sur le territoire national. Toutefois, ces dispositifs présentent plusieurs limites, notamment :

- Une disponibilité restreinte des données en temps réel ;
- Des retards dans la publication des NOTAMs et SUP AIP,
- Une absence de notifications systématiques des anomalies liées à l'exploitation des services mobiles aéronautiques (AMC).

Ces insuffisances réduisent la capacité à assurer un suivi efficace et à anticiper les défaillances du système.

2.6 Au regard, des limites observées dans les méthodologies actuellement utilisées, il est important que les États, développent des solutions logicielles permettant de surveiller et d'analyser en temps réel les interférences et les dégradations de la couverture des communications mobiles aéronautiques.

### 3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies dans la présente note ; et
- b) encourager les États à mettre en place des mécanismes nationaux pour le suivi des performances des services mobiles aéronautiques, en vue d'améliorer la disponibilité, la couverture et la qualité des communications VHF/HF.