



NOTE DE TRAVAIL

RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN) AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 6 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la navigation aérienne, visant à améliorer l'efficacité du système de navigation aérienne (Comité sur l'efficacité)

VUE GÉNÉRALE DU PLAN DE SURVEILLANCE DE L'ASECNA

(Note présentée par le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, le Congo, la Côte d'Ivoire, la France, le Gabon, la Guinée équatoriale, Madagascar, le Mali, la Mauritanie, le Niger, la République centrafricaine, le Sénégal, le Tchad et le Togo, États membres de l'ASECNA)

SOMMAIRE

La présente note rend compte de l'état d'exécution du plan de surveillance aéronautique dans la région desservie par l'ASECNA. Parmi les trois principaux systèmes de surveillance, le SSR et l'ADS-C/CPDLC sont mis en œuvre dans les FIR de l'ASECNA, ce qui crée la possibilité d'établir un échange coopératif de données de surveillance dans la Région AFI. La complexité et les coûts de ces systèmes imposent peut-être des méthodes appropriées pour coordonner les efforts dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Dans le cadre de la mise en œuvre des composantes du dispositif CNS/ATM, l'ASECNA planifie depuis 2000 l'acquisition d'équipements et de systèmes de radar secondaire de surveillance (SSR) et de surveillance dépendante automatique en mode contrat/communications contrôleur-pilote par liaison de données (ADS-C/CPDLC) pour ses principaux centres, à savoir Ivato, N'Djamena, Niamey, Dakar, Abidjan et Brazzaville.

1.2 Le principal objectif est de surmonter le manque de surveillance de la navigation aérienne dans ces FIR et donc d'accroître la sécurité des vols qui y sont effectués.

1.3 Dans ce contexte, la mise en œuvre effective des systèmes de surveillance ne pourrait pas avoir lieu sans une approche coopérative/proactive avec les compagnies aériennes utilisatrices et une évaluation approfondie des aspects techniques, opérationnels et financiers du projet.

1.4 Les réunions annuelles des groupes d'experts techniques ASECNA/IATA ont permis de tenir compte des besoins réels des utilisateurs.

2. ANALYSE

2.1 Mise en œuvre de radars secondaires de surveillance pour les FIR de l'ASECNA

2.1.1 La mise en œuvre de systèmes SSR dans les centres de l'ASECNA est un des éléments du plan d'établissement d'un système CNS/ATM intégré.

2.1.2 Le premier centre à être équipé est celui de N'Djamena ; l'installation s'est déroulée dans le cadre du projet intégré « Reacen » de modernisation générale du centre de contrôle régional.

2.1.3 La deuxième phase concerne Niamey, Dakar et Abidjan, et la troisième, Brazzaville.

2.1.4 N'Djamena est pleinement opérationnel depuis le 10 mai 2007.

2.1.5 Le SSR est en place et à l'essai à Niamey, Abidjan et Dakar.

2.1.6 La phase opérationnelle débutera en principe après que les contrôleurs de la circulation aérienne et les équipes de maintenance auront reçu une formation complète. L'équipement SSR du centre de Brazzaville en est à l'étape de la réception. Il s'agit de radars monoimpulsion avec option de liaison de données mode S.

2.2 Mise en œuvre de systèmes ADS-C/CPDLC pour les FIR de l'ASECNA

2.2.1 Il y a longtemps (1996), l'ASECNA a effectué des essais ADS-C au moyen d'un système de liaison de données ACARS fonctionnant sur un ordinateur individuel (ADS-C PC). Ces essais étaient menés avec la compagnie aérienne Air Afrique, qui n'existe plus aujourd'hui. En 2004, un système ADS-C/CPDLC complet a été acheté et installé pour la FIR Antananarivo.

2.2.2 Le plan de surveillance intégré de l'ASECNA prévoit un système ADS-C/CPDLC à N'Djamena, Niamey, Dakar et Abidjan (déjà en place).

2.2.3 Un accord de service ATS AIRCOM a été signé avec la SITA, en vertu duquel une liaison de données ACARS sera utilisée pour l'ADS-C/CPDLC dans ces centres, probablement cette année.

2.2.4 En raison de la nature critique de la liaison de données à assurer par le système ACARS, il était préférable pour l'ASECNA :

- a) de traiter avec le fournisseur de service Aircom pour fixer le niveau de performance du service ;
- b) de chercher une solution technique de remplacement utilisant les possibilités du réseau AFISNET (SFA et SMA).

2.2.5 La mise en œuvre du SSR et de l'ADS-C/CPDLC crée pour les ANSP une occasion réelle de mettre en commun les données de surveillance radar ou ADS-C/CPDLC afin de renforcer la sécurité de la navigation aérienne en particulier aux limites des FIR, en attendant la disponibilité et l'intégrité des installations de communication.

2.2.6 Étant donné la complexité et les coûts des équipements et logiciels de surveillance, il serait judicieux que les États/organisations AFI :

- a) cherchent la meilleure façon d'établir des liens de coopération régionale avec les fournisseurs, par le truchement, par exemple, d'une association/d'un sous-groupe de clients des systèmes de surveillance des ANSP de la Région AFI ;

- b) renforcent les programmes d'échange d'équipes d'exploitation et de maintenance.

3. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des renseignements présentés ci-dessus ;
- b) examiner, modifier et approuver les propositions de l'ASECNA relatives à une coopération en vue d'assurer l'interopérabilité des systèmes surveillance aux fins de l'échange de données et d'applications ;
- c) tirer des conclusions/prendre une décision appropriées sur la question.

— FIN —