



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Sixième réunion du Sous-groupe COM D'APIRG

(Nairobi, 24 - 26 septembre 2002)

**Point 4 de
l'ordre du jour : Service fixe aéronautique**

EXTENSION DU RÉSEAU CAFSAT

(Note présentée par le IATA)

Introduction

1. Même si en général le RSFTA AFI fonctionne bien, la non-mise en oeuvre, la fiabilité limitée ou la faible capacité offerte ainsi que le nombre limité des circuits donnent à tort une mauvaise image à nombre d'usagers du système des communications en région AFI. Ce sont :

- a) Le circuit Niamey/Alger - non mis en oeuvre ou très peu fiable ; il influe sur tous les échanges RSFTA entre l'Europe et l'Afrique centrale ;
- b) le circuit Accra/Niamey - non fiable ; les informations MET et AIS parviennent aux usagers de façon irrégulière ;
- c) le circuit Le Caire/Nairobi - connaît des périodes de quasi non-disponibilité totale ;
- d) circuit Nairobi/Johannesburg - vitesse très limitée - ne répond pas à la demande du trafic, d'où les délais de transmission très longs. Parfois, les aéronefs arrivent à destination avant le plan de vol.

2. Situation moins critique, mais influant également sur la performance globale du RSFTA. Il s'agit :

- a) du circuit Brazzaville/Johannesburg - non mis en oeuvre ; pour l'instant, le trafic est réacheminé via Dakar/JNB ;
- b) du circuit Brazzaville/Nairobi - non mis en oeuvre, le trafic étant acheminé via Addis/Niamey ;
- c) Dakar/JNB ; ce circuit est un support inestimable en raison de l'absence d'acheminement JNB/Brazzaville/Niamey/Alger ; sa disponibilité pose parfois problème et le circuit coûte cher. Nous recommandons que soit améliorée la performance de ce précieux circuit ;

- d) circuit JNB/SAM : le trafic est acheminé via Dakar et ainsi, il y a un seul point (de panne) concernant les échanges AFI/SAM.

Une avancée certaine

3. La réunion est au courant de la mise en oeuvre du réseau CAFSAT, qui fournit dorénavant des communications vocales et une transmission de données fiables au niveau du couloir EURO/SAM. L'IATA est d'avis que l'extension du réseau CAFSAT à un certain nombre d'emplacements clé fournirait des moyens fiables et rentables permettant de répondre à certains besoins fondamentaux de liaisons RSFTA, de même que certaines liaisons ATS/DS essentielles.

4. En ce qui concerne la région AFI, la mise en oeuvre du réseau CAFSAT est déjà effective à Casablanca, Dakar, Johannesburg et SAL. Johannesburg est sur le point d'installer la liaison. Cela facilitera la mise en oeuvre des liaisons JNB/SAM pour le renforcement du circuit JNB/DKR. Nous croyons également comprendre qu'au niveau du Groupe AEFMP, il a aussi été convenu d'installer une station CAFSAT à Alger.

5. Etant donné ce scénario, l'IATA propose l'extension du réseau CAFSAT à Abidjan, Accra, Brazzaville et Luanda. Voici les avantages qui en découleront :

- a) mise en oeuvre du circuit Brazzaville/Johannesburg en évitant le scénario fastidieux et coûteux jusqu'ici envisagé, en échangeant les terminaux et en doublant les coûts récurrents du segment spatial ;
- b) mise en oeuvre d'une liaison du réseau Alger/ASECNA via Dakar. A notre avis, cela répond aux besoins opérationnels ; mais l'ASECNA pourrait envisager de mettre en oeuvre un CAFSAT à Niamey si elle compte maintenir Niamey comme centre d'interface ; cela a un double avantage de mettre en oeuvre la liaison ATS/DS à Alger/Niamey.
- c) amélioration de la fiabilité de la liaison Accra, à nouveau via Dakar, l'option Niamey demeurant ouverte tel qu'indiqué ci-dessus.
- d) mise en oeuvre des circuits ATS/DS au niveau des FIR Luanda/Brazzaville/Accra/Abidjan/JNB/Brésil (FIR, Atlantico), tous étant une exigence du plan de navigation aérienne.

Décision de la réunion

6. La réunion est invitée :

À accepter de recommander l'extension du réseau CAFSAT à Abidjan, Accra, Brazzaville et Luanda, selon la proposition contenue dans la présente note.

