



**Vingt-Deuxième Réunion du Groupe Regional Afrique-Océan Indien de Planification et de Mise
En Œuvre (APIRG/22),
(Accra, Ghana, du 29 juillet au 02 août 2019)**

Point 4 : Autres questions de la navigation aérienne

**LES RESULTATS DE L'ENQUETE REGIONALE DE L'IATA SUR LE SERVICE MOBILE
AERONAUTIQUE (AMS)**

(Note présentée par IATA)

SOMMAIRE
<p>Cette note de travail présente le rapport sur la dernière enquête sur les communications mobiles aéronautiques dans la région AFI menée par l'IATA du 8 au 22 octobre 2018 et visant à:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déterminer la couverture et la qualité de la communication mobile aéronautique, c'est-à-dire les services VHF / HF et CPDLC / SATCOM. • Identifier les carences et élaborer des plans d'actions fixant des mesures correctives à aborder avec les États / ANSP concernés (adopter le modèle de plan d'action joint en Annexe XX). • Poursuivre les efforts pour relever les défis persistants liés aux communications air-sol • Soutenir l'amélioration de la communication mobile aéronautique et la protection du spectre de fréquences aéronautique. • Soutenir l'amélioration de la qualité et la fourniture en temps voulu de services sol-sol, en particulier d'AIDC, en complément des améliorations apportées aux communications air-sol.
<p>RÉFÉRENCE(S):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doc 8991 Manual on Air Traffic Forecast • Doc 9750 Global Air Navigation Plan 2016-2030 • APIRG Procedural Handbook • APIRG Decision 16/20 and Conc. 16/21
<p>Objectifs stratégiques: A: Sécurité ; B : Capacité et efficacité de la navigation aérienne</p>

1. INTRODUCTION

1.1 L'IATA réalise tous les 18 mois des enquêtes sur les communications mobiles aéronautiques dans la région AFI dans le but de déterminer la couverture réelle VHF / HF et la qualité de la fourniture de services CPDLC dans la région, afin d'identifier les carences et d'élaborer des plans d'actions fixant des mesures correctives pour les résoudre en coordination avec les États et les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).

1.2 La dernière enquête, qui s'est déroulée du 2 février au 22 février 2017, a été présentée à la vingt et unième réunion du groupe de planification et de mise en œuvre de la Région AFI (APIRG / 21) en octobre 2017. La réunion a félicité l'IATA pour son soutien continu à l'évaluation des performances des communications air-sol dans la région AFI.

1.3 Le présent document fournit une analyse des données recueillies lors de l'enquête IATA sur la performance et la qualité des communications air / sol VHF, HF et CPDLC et la qualité des services de la circulation aérienne dans la région AFI du 8 au 22 octobre 2018.

1.4 **Participation des compagnies aériennes:** Les compagnies aériennes suivantes: Air France (AFR), British Airways (BAW), Delta Air Lines (DAL), KLM Royal Dutch Airlines (KLM), Lufthansa (DLH) et Qatar Airways (QTR), Kenya Airways (KQA), South African Airways (SAA), Flydubai (FDB), Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) et Etihad Airways (ETD); ont fourni des données représentant 659 rapports de communication sur 33 unités ATS. Les données couvrent la majeure partie de la région AFI.

1.5 **Participation des États / unités ATS :** Seules les unités ATS des États du Botswana, des Seychelles, de l'Ouganda, du Kenya et de l'ASECNA ont participé à l'enquête. Il est louable que certains États aient toujours participé et partagé les résultats de leurs enquêtes avec l'IATA, comme requis par la 16ème APIRG Conclusion 16/21 au fil des ans – ' que les États coopèrent et apportent leur soutien à l'enquête menée par l'IATA sur la couverture VHF dans la région AFI'.

2. DÉBAT

2.1 La répartition des données de l'enquête est décrite dans le graphique ci-dessous. La VHF représentait 91% (contre 72% lors de la dernière enquête) des données fournies par les compagnies aériennes, tandis que la HF représentait 9% (contre 28% lors de la dernière enquête) (Fig 1). Cela peut ne pas représenter la distribution d'utilisation de VHF par rapport à HF dans la région AFI. Les données reçues de l'équipage de conduite semblaient biaisées dans certaines zones de la Région AFI où ils percevaient des problèmes de communication. Cela pourrait expliquer le faible nombre de points de données.

2.2 La couverture VHF et HF reste un défi dans de nombreuses régions de la région AFI. Les résultats de l'enquête montrent des carences sur tout le continent, même dans certaines des FIRs sans antécédents de problèmes de communication. Certaines de ces FIRs sont Addis-Abeba, Lusaka et, dans certains cas, la FIR Dar, bien qu'à un moment donné. D'autres FIRs comme Kinshasa, Luanda et Kano ont eu leur lot de défis au fil des ans. N'djamena et Niamey ont enregistré une légère réduction du taux de succès des communications VHF, ce qui montre à quel point la fourniture de communications air-sol dans la région AFI peut être difficile en raison de l'immensité des zones reculées du continent et les difficultés qui en résultent pour l'entretien des stations VHF éloignées. Ces défis ont été atténués par la mise en œuvre du CPDLC, par exemple, à Niamey et à N'Djamena. Les CPDLC pourraient bien être la solution aux défis des FIRs continentales de Luanda et de Kinshasa.

2.3 Malgré que, dans certains cas, les données de l'enquête ne sont pas suffisantes pour tirer des conclusions fiables à partir de données d'échantillons statistiques (l'inférence statique), ces résultats fournissent des informations vitales visant à encourager les états à mener des enquêtes pour déterminer les causes de ces problèmes ainsi que les mesures correctives pour les résoudre. C'est là où il a été envisagé que les données collectées par les États / ANSPs fourniraient une plate-forme permettant de déterminer l'existence d'une corrélation ci-dessous une série de cartes indiquant les performances en termes de lisibilité, de congestion et Statut de contact radio de la couverture VHF / HF sur le continent, sur la base des résultats de l'enquête (Fig. 1-3).

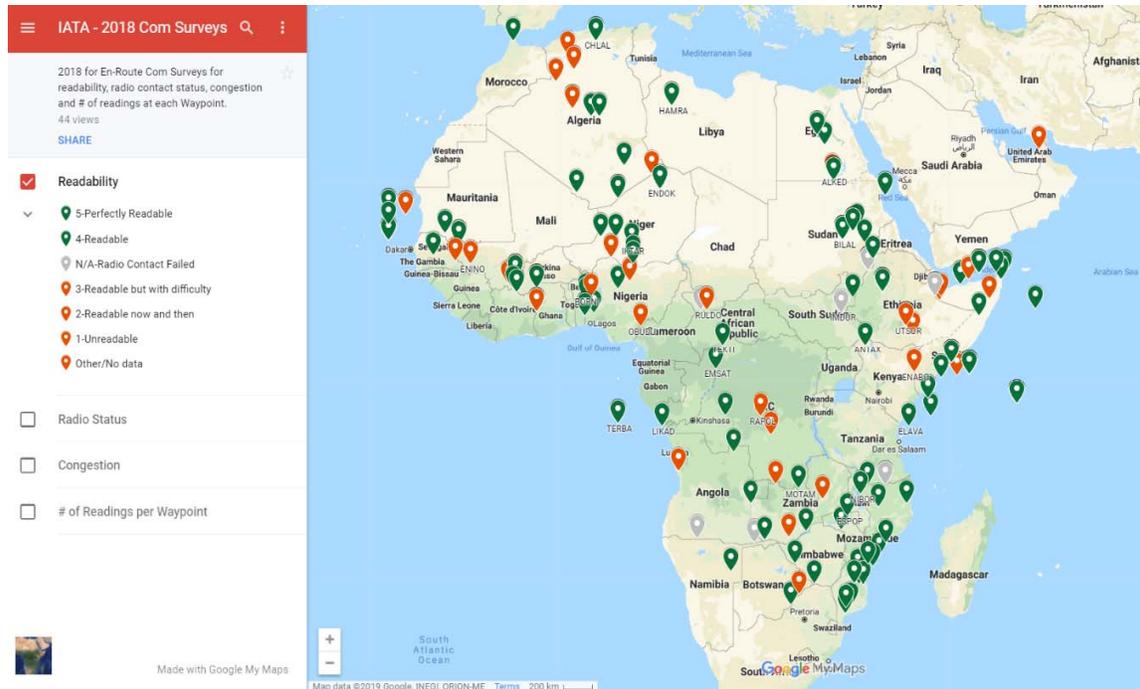


Fig 1: Rapport d'enquête 2018 - Lisibilité (Afrique)

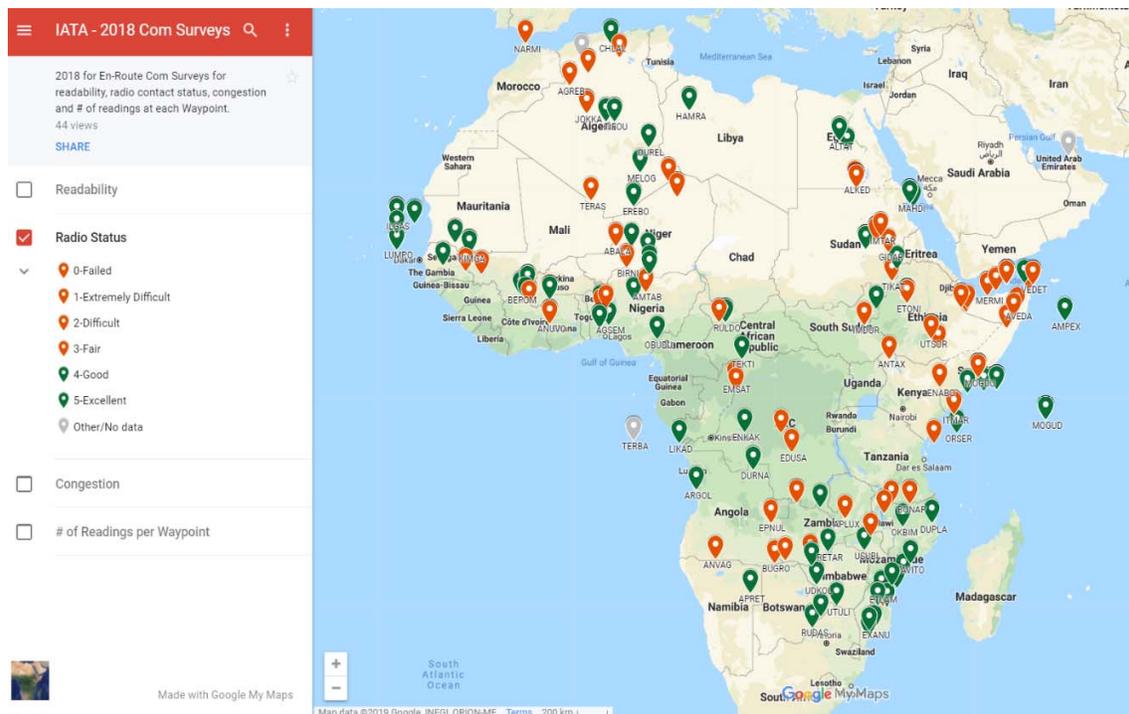


Figure 2: Rapport d'enquête 2018 - Statut de contact radio (Afrique)

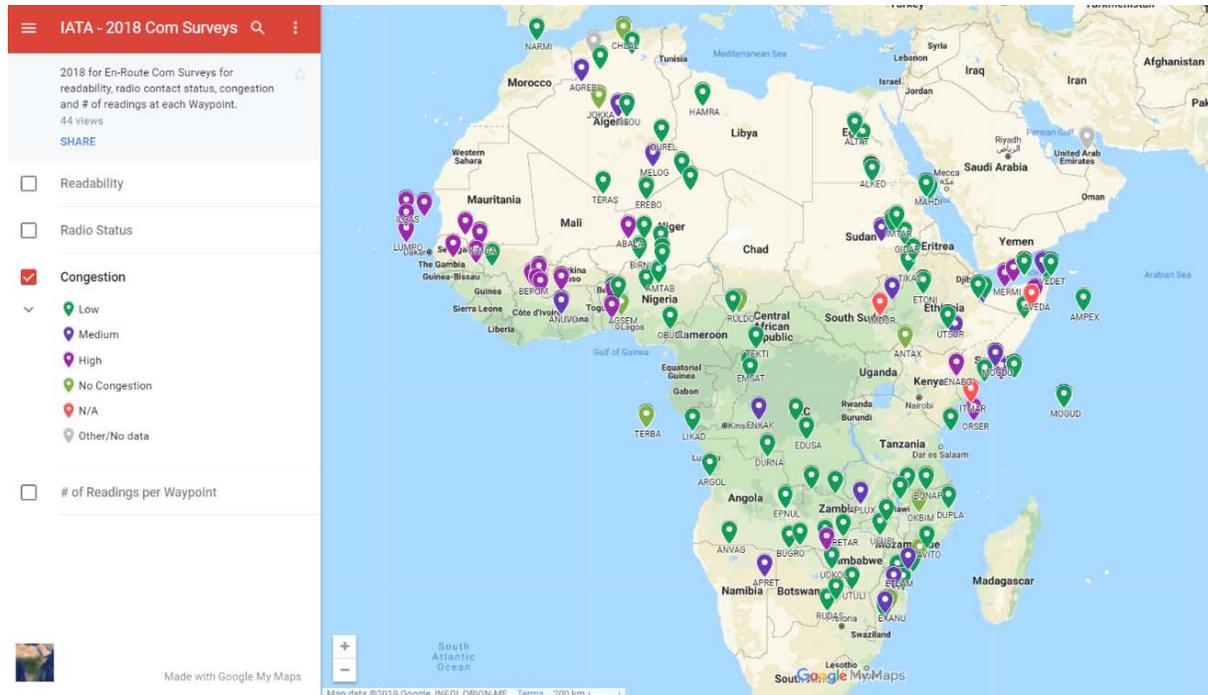


Figure 3: Rapport d'enquête 2018 - Congestion(Afrique)

2.4 4 Remarques: Le taux de réussite de la communication ou du taux de succès VHF / HF est décrit dans ce sondage comme suit:

- Statut de contact radio:
 - 0 - Echec
 - 1 - Extrêmement difficile
 - 2 - difficile
 - 3 - normal
 - 4 - bien
 - 5 - Excellent
 - N / A (lorsque le contact radio a échoué)
- Lisibilité
 - 1 - illisible
 - 2 - Lisible de temps en temps
 - 3 - Lisible mais difficilement
 - 4 - lisible
 - 5 - Parfaitement lisible
 - N / A (lorsque le contact radio a échoué)
- Congestion
 - N / A
 - haute
 - moyen
 - faible
 - pas de congestion

Les positions indiquées sur les cartes ne représentent pas nécessairement des points de données uniques, mais un groupe de points de données.

Les positions sont donc une représentation des carences dans les communications dans des zones géographiques particulières.

Les trois paramètres, à savoir l'état des contacts radio, la lisibilité et la congestion, sont basés sur une évaluation des pilotes et peuvent donc être subjectifs et relatifs. Cependant, il s'agit là de l'avis du client et doit donc être considéré comme un précieux retour d'information sur la qualité de service rendu.

2.5 Une analyse détaillée des résultats par FIR est fournie dans le rapport d'enquête distribué aux États (Résultats de l'enquête AFI sur les communications VHF et HF - 2018).

Conformément aux résultats de l'enquête présentés ci-dessus, l'IATA recommande :

- a) Que chaque État effectue une analyse des causes profondes et élabore un plan d'action pour atténuer et résoudre les problèmes contribuant aux carences identifiés (Annexe XX).
- b) Les États devraient inclure ces carences dans la base de données (AANDD) à des fins de suivi.
- c) Que les États fournissent à l'OACI et à l'IATA leurs plans d'actions correcteurs que l'IATA examinera périodiquement au moyen d'une enquête ciblée auprès d'États ou de groupes d'États afin d'établir que ces plans d'actions ont été mis en œuvre. Les États ne seront en mesure d'éliminer les carences de l'AANDD qu'une fois l'enquête ciblée terminée et après avoir eu l'accord de l'OACI et de l'IATA.
- d) Que les enquêtes ciblées seraient rapportées à APIRG et remplaceraient les enquêtes périodiques effectuées tous les 18 mois, conformément aux conclusions 16/20 et 16/21 d'APIRG.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Notez les résultats fournis; et,
- b) Examiner les recommandations de l'IATA mentionnées au paragraphe 2.5, points a) à d), en tant qu'approche pragmatique permettant d'améliorer la qualité des communications mobiles aéronautiques dans la région AFI

-----FIN-----