



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
BUREAU AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**

**Troisième réunion du sous groupe Communications, Navigation  
et Surveillance  
(Nairobi, 26-30 avril 2010)**

**Point 8 de l'ordre du jour : Examen de la position de l'OACI et préparation de  
la CAMR-2012 de l'UIT**

**Suppression des notes de bas de page 5.362B et 5.362C**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

<b>SOMMAIRE</b>
La présente note souligne l'effet des notes de bas de page 5.362B et 5.362C et la nécessité pour les Etats de supprimer ces notes.  La suite à donner par la réunion figure <b>au paragraphe 3.</b>
<b>REFERENCE</b> : Doc 9518, Manuel de l'UIT, Rapport de la CAMR-07 et Position de l'OACI à la CAMR-2012

## **1. INTRODUCTION**

1.1 Dans la bande 1559-1610 MHz, qui est utilisée pour les éléments du système mondial de navigation par satellite (GNSS) de l'OACI, les numéros 5.362B et 5.362C permettent l'exploitation du service fixe dans certains pays sur une base primaire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2010, et sur une base secondaire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2015. Cette bande est attribuée sur une base mondiale primordialement au service de radionavigation aéronautique (ARNS) et au service de radionavigation par satellite (RNSS). La bande appuie déjà l'exploitation de deux éléments essentiels du système mondial de navigation par satellite (GNSS), à savoir le système mondial de navigation par satellite (GLONASS) et le système mondial de positionnement (GPS), dont les normes ont été adoptées sous forme de SARP de l'OACI. Les SARP pour d'autres systèmes RNSS, tel que le système européen Galileo, sont en cours d'élaboration.

## 2. DISCUSSION

2.1 Les études entreprises pour la préparation de la CAMR-2000 indiquent qu'une distance de séparation géographique dépassant la ligne de vue de l'ordre de 400 km entre des aéronefs utilisant le GNSS et des stations du service fixe est nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation du GNSS. Ceci est une restriction très sévère, qui peut empêcher une utilisation sûre du GNSS au-dessus de vastes zones autour d'une installation du service fixe. Si un service fixe doit être introduit dans cette bande, il pourrait en résulter des situations de brouillage conduisant à l'interruption du GNSS, et pouvant compromettre la sécurité des aéronefs en vol. Ainsi, l'accord de la CAMR-2000 de mettre un terme à toute utilisation du service fixe dans cette bande en 2015 constitue encore une contrainte pour l'utilisation sûre et efficace du GNSS dans certaines parties du monde. Il est donc recommandé que la suppression de ces attributions soit effective à partir de 2011.

2.2 Le brouillage des services de radionavigation aéronautique aura un impact important sur l'ADS-B et la PBN.

## 3 SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 Les Etats suivants : Bénin, Gabon, Guinée Bissau, Nigéria, Ouganda, Sénégal, Swaziland et Tanzanie, demanderont instamment à leurs administrateurs nationaux et régionaux de supprimer la note de bas de page 5.362B en 2012 au lieu de 2015. Ceci est nécessaire pour :

- Protéger les services de radionavigation aéronautique du brouillage paralysant et ainsi.
- Permettre aux Etats de poursuivre la mise en œuvre et l'application de l'ADS-B, améliorant de ce fait l'efficacité et la sécurité de l'exploitation aérienne ;
- Permettre aux Etats de poursuivre la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances afin d'accroître la sécurité et l'efficacité des aéronefs et de permettre aux fournisseurs des services de la circulation aérienne de réaliser d'importantes économies en réduisant la nécessité de coûteuses installations au sol.

3.2 Les Etats suivants : Congo, Erythrée, Somalie, Soudan, Tchad et Togo, demanderont instamment à leurs administrateurs nationaux et régionaux de supprimer la note de bas de page 5.362C en 2012 au lieu de 2015. Ceci est nécessaire pour :

- Protéger les services de radionavigation aéronautique du brouillage paralysant et ainsi.
  - Permettre aux Etats de poursuivre la mise en œuvre et l'application de l'ADS-B, améliorant de ce fait l'efficacité et la sécurité de l'exploitation aérienne ;
  - Permettre aux Etats de poursuivre la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances afin d'accroître la sécurité et l'efficacité des aéronefs et de permettre aux fournisseurs des services de la circulation aérienne de réaliser d'importantes économies en réduisant la nécessité de coûteuses installations au sol.
-