



COMMUNIQUÉ
No : 33

Pour assurer le déploiement sécuritaire des réseaux 5G

21 juin 2022 (Doha) – L'Association du transport aérien international (IATA) presse les gouvernements de collaborer étroitement avec l'industrie aérienne pour s'assurer que l'aviation et les systèmes de sécurité qui s'y rattachent peuvent coexister sans danger avec les nouveaux services 5G¹. Bien que l'IATA reconnaisse l'importance économique du spectre pour soutenir la prochaine génération de télécommunications commerciales sans fil, le maintien du niveau actuel de sécurité des passagers, des équipages et des aéronefs doit demeurer une priorité absolue des gouvernements. Cet appel a été lancé à l'occasion de la 78^e Assemblée générale de l'IATA qui se tient à Doha, au Qatar.

« Nous ne devons pas répéter l'expérience récente des États-Unis, où le déploiement des services 5G en bande C a créé d'énormes perturbations pour l'aviation, en raison du risque d'interférence avec les radioaltimètres essentiels aux systèmes d'atterrissage et de sécurité des avions. En fait, plusieurs pays ont réussi à satisfaire les exigences des fournisseurs de services 5G, tout en prévoyant les nécessaires mesures d'atténuation destinées à préserver la sécurité de l'aviation et assurer la continuité des services. Cela inclut, entre autres, le Brésil, le Canada, la France et la Thaïlande », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Avant qu'on statue sur l'attribution du spectre et qu'on tienne les enchères sur les fréquences, l'IATA demande aux gouvernements d'assurer une étroite coordination et une compréhension mutuelle entre les autorités nationales responsables du spectre et les agences de réglementation de la sécurité de l'aviation, afin que chaque attribution de fréquence soit étudiée en profondeur et qu'il soit démontré qu'il n'y aura pas d'effet adverse sur la sécurité et l'efficacité de l'aviation. Des essais complets seront essentiels, en coordination avec les experts de l'aviation, pour produire l'information nécessaire.

Voici des mesures déjà mises en place par certains gouvernements :

- S'assurer, par des essais intensifs, d'une séparation suffisante entre les déploiements 5G en bande C et la bande de fréquence 4,2-4,4 GHz utilisée par les radioaltimètres existants.
- Établir une codification claire et faire respecter une limite de puissance des transmissions 5G en bande C et l'orientation vers le bas des antennes 5G, en particulier au voisinage des couloirs de vol.
- Établir des zones d'interdiction et de précautions suffisantes visant la 5G en bande C aux alentours des aéroports.



L'IATA a constaté que les compagnies aériennes opérant depuis et à destination des États-Unis continuent de se plaindre des effets du déploiement de la 5G, notamment une consigne de navigabilité de la Federal Aviation Administration exigeant qu'elles mettent à niveau les radioaltimètres à leurs propres frais pour permettre aux aéronefs concernés de continuer à utiliser les approches en basse visibilité CAT II et CAT III à plusieurs aéroports américains où le service 5G en bande C est offert ou doit être déployé dans l'avenir. La disponibilité rapide des altimètres mis à niveau est une préoccupation, tout comme les coûts de ces investissements, ainsi que l'incertitude concernant le futur environnement spectral. De plus, 19 autres compagnies de télécommunications doivent déployer des réseaux 5G d'ici décembre 2023.

« La décision unilatérale de la FAA d'exiger que les compagnies aériennes remplacent ou mettent à niveau d'ici juillet 2023 leurs radioaltimètres existants, qui sont pourtant approuvés par la FAA et la Commission fédérale des communications, est très décevante et irréaliste. La FAA n'a même pas encore approuvé ou certifié toutes les solutions de sécurité qu'elle exigera, et n'a pas de fournisseur de systèmes en mesure d'affirmer avec certitude quand les équipements seront disponibles pour une majorité de la flotte. Dans ces circonstances, comment se fier au calendrier ? De plus, la FAA ne peut garantir que les compagnies aériennes n'auront pas à effectuer de nouvelles mises à niveau des radioaltimètres quand des réseaux 5G encore plus puissants seront déployés. La sécurité est notre priorité absolue, mais on ne peut y arriver avec une pareille approche précipitée. La FAA doit continuer de travailler avec les parties prenantes de façon collaborative et transparente, y compris avec la FCC et le secteur des télécommunications, pour déterminer des solutions et des échéances réalistes », conclut M. Walsh.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Union internationale des télécommunications (UIT) ont toutes deux reconnu, et rappelé aux États membres et aux administrations, l'importance de faire en sorte que les systèmes et services existants de l'aviation soient libres d'interférences nocives. ⁱⁱ Cela deviendra encore plus critique à mesure que d'autres fréquences seront attribuées à une nouvelle génération de services de télécommunications.

- IATA -

[Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :](#)

Communications corporatives
Tél. : +41 22 770 2967
Courriel : corpcomms@iata.org

[Notes aux rédacteurs :](#)

- La 78^e Assemblée générale annuelle de l'IATA et le Sommet mondial du transport aérien ont lieu à Doha, au Qatar, du 19 au 21 juin 2022, à l'invitation de Qatar Airways. Quelque 1000 dirigeants de l'aviation issus des compagnies aériennes membres de l'IATA, des gouvernements, des intervenants de l'industrie, des partenaires stratégiques et des médias assistent à l'événement.



Consultez la [pochette de presse de l'AGA](#) pour avoir les dernières mises à jour et des contenus multimédias.

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.

ⁱ La principale préoccupation concerne les antennes 5G en bande-C qui émettent près des aéroports ou des couloirs d'approche. L'impact des interférences est proportionnel à la puissance des transmetteurs 5G ; à la proximité entre les transmetteurs 5G et les aéronefs ; et à la séparation spectrale par rapport au spectre des radioaltimètres (la proximité en MHz). L'interférence pourrait affecter plusieurs systèmes de sécurité critiques à bord, ainsi que les capacités d'atterrissage de précision et d'atterrissage automatique de l'aéronef.

ⁱⁱ « Étant donné que le spectre radioélectrique est divisé en bandes de fréquences qui sont attribuées à différents services de radiocommunication, chaque bande ne devrait être utilisée que par des services auxquelles elles sont attribuées et selon les conditions techniques établies, afin qu'ils puissent coexister les uns avec les autres sans causer de brouillages préjudiciables aux services utilisant les bandes adjacentes. » (Extrait de « [Les technologies mobiles de cinquième génération](#) », document de l'UIT).
« Je vous encourage ainsi que votre administration à considérer comme prioritaire la sécurité de l'aviation civile lorsque vous déciderez d'autoriser les services 5G en bande large dans les bandes de fréquence radio proches de celles utilisées par les radioaltimètres. » ([Lettre aux États de Fang Liu, secrétaire général de l'OACI, datée du 25 mars 2021](#))