Organisation de l'aviation civile internationale

BULLETIN ÉLECTRONIQUE

Pour information seulement

EB 2026/36 16 novembre 2026

PROTECTION DE LA BANDE DE FRÉQUENCES 5 030-5 150 MHz POUR LES APPLICATIONS AÉRONAUTIQUES ACTUELLES ET FUTURES

1. Conformément à la résolution A42-7 de l'Assemblée, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) participe activement aux études préparatoires en vue de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2027 (CMR-27) de l'Union internationale des télécommunications (UIT). Comme l'indique la position de l'OACI pour la CMR-27 (voir la lettre E 3/5-25/65), plusieurs points à l'ordre du jour de la CMR-27 revêtent une importance particulière pour l'aviation. Les résultats de la CMR-27 pourraient avoir une incidence sur l'accès futur au spectre de fréquences et sur son utilisation par les systèmes et les services aéronautiques, et pourraient avoir une incidence sur le niveau de sécurité, d'efficacité et de résilience assuré par ces systèmes et ces services.

2. Un point à l'ordre du jour de la CMR-27 constitue une source de préoccupation majeure pour l'aviation, à savoir le point 2.9 qui porte sur l'examen de la pertinence de mener des études préliminaires en vue de l'inscription éventuelle à l'ordre du jour de la CMR-31 d'un point qui viserait à introduire une attribution au service de radionavigation par satellite (RNSS) dans les bandes de fréquences 5 030-5 150 MHz et 5 150-5 250 MHz, ou dans certaines parties de celles-ci, conformément à la résolution 684 (CMR-23).

3. La bande de fréquences 5 030-5 150 MHz est d'une importance cruciale pour l'aviation civile. Elle prend en charge, ou est destinée à prendre en charge, les communications aéronautiques critiques pour la sécurité, notamment celles assurées par le système AeroMACS, et a été désignée comme la principale ressource spectrale pour les communications de commande et de contrôle (C2) des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS). Elle demeure la seule ressource du spectre aéronautique capable de prendre en charge à la fois les liaisons de commande et de contrôle (C2) terrestres et satellitaires, indispensables pour l'intégration en toute sécurité des RPAS dans l'espace aérien non réservé.

4. Par conséquent, toute proposition visant une attribution au RNSS dans la même bande de fréquences soulève d'importantes préoccupations en termes de compatibilité et de sécurité. Le Règlement des radiocommunications de l'UIT impose déjà aux systèmes aéronautiques fonctionnant dans la bande 5 030-5 150 MHz de limiter leurs émissions afin de protéger les systèmes RNSS fonctionnant dans une bande de fréquences adjacente (inférieure à 5 030 MHz)[1]. Si le RNSS devait partager la bande de fréquences 5 030-5 150 MHz avec les services de sécurité aéronautique, cela poserait des difficultés considérables et rendrait toute coexistence durable difficile.

[1] La disposition n° 5.443C du Règlement des radiocommunications de l'UIT fixe une limite de densité de p.i.r.e. pour les rayonnements non désirés des stations SMA(R), afin de protéger les systèmes RNSS existants fonctionnant dans des fréquences inférieures à 5 030 MHz.

999, boul. Robert-Bourassa
Montréal (Québec)
H3C 5H7 Canada

Tél. : +1 514-954-8219
Télécopie : +1 514-954-6077

Courriel : icaohq@icao.int
www.icao.int

5. Il convient également de souligner la vulnérabilité particulière des bandes de fréquences utilisées pour les systèmes RNSS face aux interférences radioélectriques intentionnelles, notamment au brouillage et au leurrage du Système mondial de navigation par satellite (GNSS). Le nombre d'incidents liés à des interférences intentionnelles dans les bandes RNSS existantes a considérablement augmenté au cours de la dernière décennie. Bien que ces interférences ne visent pas principalement l'aviation civile, elles font peser un risque important sur la sécurité de l'exploitation des aéronefs. L'introduction d'une nouvelle attribution au RNSS dans la bande de fréquences 5 030-5 150 MHz ferait courir un risque réel que des activités délibérées de brouillage intentionnel et de leurrage s'étendent à une bande partagée par des systèmes assurant des communications aéronautiques critiques pour la sécurité, notamment les liaisons C2 des RPAS.

6. Bien que la CMR-27 n'ait pas encore décidé si cette question devait figurer officiellement à l'ordre du jour de la CMR-31, les groupes de travail de l'UIT-R ont déjà entamé des études sur cette question, ce qui témoigne d'un intérêt croissant pour l'examen de ces bandes de fréquences en vue d'une future attribution au RNSS. Consciente que la participation des parties prenantes de l'aviation à ces études demeure faible, l'OACI tient à réaffirmer l'importance de préserver la bande de fréquences 5 030-5 150 MHz, qui reste essentielle pour les systèmes aéronautiques existants et les opérations futures des RPAS.

7. L'OACI maintient donc sa position, à savoir qu'elle s'oppose à ce que la question portant sur la bande de fréquences 5 030-5 150 MHz soit examinée dans le cadre d'un éventuel point de l'ordre du jour de la CMR-31 découlant du point préliminaire 2.9 de l'ordre du jour. Alors que les études préparatoires à la CMR se poursuivent, une participation active des États est essentielle pour garantir que les intérêts de l'aviation civile internationale soient dûment pris en compte. L'OACI prie instamment les États de participer activement aux discussions nationales, régionales et internationales sur le spectre radioélectrique et d'appuyer le maintien de la protection de cette bande de fréquences essentielle à l'aviation (voir la lettre E 3/5-25/65).

Publié sous l'autorité du Secrétaire général