

**Contribution AIRBUS à la consultation publique de l'ARCEP  
«Service de communications mobiles à bord des aéronefs (services MCA)  
circulant dans l'espace aérien français»**

01 mars 2023

Madame, Monsieur,

AIRBUS tient à remercier l'ARCEP de lui offrir l'opportunité de contribuer à la consultation publique concernant le projet de Décision visant à réviser le cadre réglementaire pour le «Service de communications mobiles à bord des aéronefs (services MCA pour « Mobile Communications on board Aircrafts ») circulant dans l'espace aérien français ».

En tant qu'avionneur, Airbus souhaite saluer cette initiative de l'ARCEP visant à identifier des bandes de fréquences qui pourraient permettre aux compagnies aériennes d'offrir, à leurs passagers, de nouveaux services de connexion en vol.

Toutefois, dans le contexte de cette consultation publique, Airbus souhaite partager quelques interrogations et possibles défis qui pourraient être liés à la mise en œuvre des dispositions précisées dans le projet de Décision :

- 1- Tout d'abord, Airbus s'interroge sur les dispositions visant à empêcher les terminaux mobiles récepteurs des passagers de tenter une connexion avec des réseaux mobiles UMTS au sol opérant à 900 MHz et 2100 MHz en ajoutant au système MCA une unité de contrôle de réseau (NCU) qui augmente le niveau de bruit dans les bandes de réception de communications mobiles dans la cabine. En effet, depuis 2014, la réglementation aéronautique EASA n'impose plus aux passagers d'éteindre leur téléphone dans les phases d'atterrissage et de décollage. Aussi, Airbus s'interroge sur l'objectif d'implémenter un tel mécanisme de brouillage concernant des bandes mobiles non concernées par la Décision pour les avions équipés de MCA vis-à-vis des autres avions non équipés.
- 2- En outre, la bande 925-960 MHz, qui doit faire l'objet d'un brouillage volontaire en vue de l'implémentation du MCA, est immédiatement adjacente à la bande 960 – 1164 MHz qui est la bande cœur aéronautique regroupant de nombreux systèmes essentiels à la navigation aérienne remplissant des fonctions de sécurité aérienne et assurant la régularité des vols. Dans ce contexte, la conception d'un brouilleur de la bande immédiatement inférieure à cette bande aéronautique dans un avion requiert une technologie suffisamment performante pour garantir l'absence d'impact sur les services aéronautiques. La mise en œuvre de l'unité de contrôle de réseau (NCU) a donc un impact non négligeable sur la complexité du système MCA et sur les coûts associés.

- 3- Enfin, le cadre réglementaire décrit dans le projet de Décision repose sur des valeurs de puissance isotrope rayonnée maximales émises par les terminaux (Table 5) à ne pas dépasser à l'extérieur de l'avion par bandes de fréquences autorisées. Airbus s'interroge sur la manière de se conformer à ce type d'exigence notant que les rayonnements sont issus de terminaux grand public dont les performances varient d'un terminal à l'autre, que le rayonnement à l'extérieur de l'avion dépendra du positionnement du terminal dans la cabine et enfin, que le nombre de terminaux par bande de fréquences semble difficile à définir.

AIRBUS remercie l'ARCEP pour cette consultation et espère que ses réponses seront traitées avec une grande attention.

Airbus vous prie de recevoir, Madame, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.