|  |  |
| --- | --- |
| **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-19)Charm el-Cheikh, Égypte, 28 octobre – 22 novembre 2019** | **logo_F_** |
|  |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Addendum 13 auDocument 11(Add.24)-F** |
|  | **9 septembre 2019** |
|  | **Original: anglais/espagnol** |
|  |
| États Membres de la Commission interaméricaine des télécommunications (CITEL) |
| Propositions pour les travaux de la conférence |
|  |
| Point 10 de l'ordre du jour |

10 recommander au Conseil des points à inscrire à l'ordre du jour de la CMR suivante et exposer ses vues sur l'ordre du jour préliminaire de la conférence ultérieure ainsi que sur des points éventuels à inscrire à l'ordre du jour de conférences futures, conformément à l'article 7 de la Convention.

Introduction

Dans la présente contribution, il est question du concept de service spatial de communications vocales en ondes métriques et il est proposé d'inscrire à l'ordre du jour de la CMR-23 un point relatif à l'étude, par le Groupe de travail B de l'UIT-R, de la possibilité de faire une attribution au SMA(R)S dans la bande de fréquences comprise entre 118 et 137 MHz.

Examen

Afin de permettre des distances de séparation minimales de type radar ou d'autres distances de séparation minimales réduites au-dessus des zones isolées et océaniques, une surveillance et des communications appropriées sont nécessaires. En 2015, la Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-15) a attribué la bande de fréquences 1 087,7-1 092,3 MHz pour la réception par les stations spatiales de messages de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Depuis la CMR-15, les services spatiaux ADS-B sont mis en œuvre au moyen de la totalité de la constellation de satellites. Les services spatiaux ADS-B devraient fonctionner de la même manière que les capteurs ADS-B de Terre, sans qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications au système avionique des aéronefs.

Toutefois, il demeure difficile de fournir des moyens de communication appropriés dans les zones océaniques ou isolées, et il n'existe actuellement aucune solution satisfaisante pour la fourniture de services de communication vocales en ondes métriques (VHF) dans ces zones. C'est pourquoi il est proposé d'envisager comme solution possible l'utilisation de systèmes hertziens en ondes métriques installés à bord de satellites (systèmes spatiaux en ondes métriques), ce qui permettrait de disposer

d'un service de communication efficace qui viendrait compléter les systèmes spatiaux ADS-B. L'idée est de fournir des capacités en ondes métriques dans les zones isolées et les régions océaniques dans lesquelles il n'existe aucune couverture normale en ondes métriques. De plus, il est prévu que ces capacités viennent en complément, dans la mesure du possible, de la couverture en ondes métriques de Terre.

Actuellement, il n'existe aucune solution pratique et présentant un bon rapport coût-efficacité pour la fourniture de services de communications vocales en ondes métriques au-dessus des zones océaniques et de certaines zones isolées. Bien que les communications vocales en ondes décamétriques (HF), les communications vocales par satellite (SATVOICE) et les communications directes contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) puissent être utilisées en lieu et place des communications vocales en ondes métriques, ces technologies ne sont pas considérées actuellement comme des communications directes contrôleur-pilote (DCPC) pouvant parfaitement être employées pour permettre des distances de séparation minimales de type radar ou d'autres distances de séparation réduites analogues (par exemple 3,5 ou 10 milles marins). De plus, les aéronefs ne sont pas tous équipés de systèmes SATVOICE ou CPDLC. En revanche, des systèmes hertziens de communications vocales en ondes métriques seraient conformes à la qualité de communication requise (RCP) concernant des distances de séparation minimales réduites, sans qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications aux équipements de l'aéronef.

Compte tenu des progrès accomplis dans le domaine des techniques satellitaires, par exemple en ce qui concerne des porteuses appropriées pour les équipements de communication, on peut tout à fait envisager la possibilité de prévoir des distances de séparation minimales de type radar ou d'autres distances de séparations minimales réduites en utilisant des systèmes spatiaux ADS-B en association avec des systèmes spatiaux de communications vocales en ondes métriques. En conséquence, la communauté aéronautique a d'ores et déjà commencé à collaborer avec différents fournisseurs de communication, afin que soient menés des études de conception ainsi que des essais/validations de concept concernant les émetteurs-récepteurs placés à bord de satellites pour fournir un système hertzien de communications vocales en ondes métriques.

Nonobstant ce qui précède, le Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en oeuvre de la navigation aérienne (APANPIRG) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à sa réunion de septembre 2018, a examiné le concept de service spatial de communications vocales en ondes métriques et ce Groupe a appuyé le concept d'exploitation des services spatiaux de communications vocales en ondes métriques (Conclusion APANPIRG29/18). Par la suite, une administration a soumis une contribution à la 4ème réunion du Groupe de l'APT chargé de préparer la CMR-19 (APT-APG19-4) tenue à Busan (Corée du sud) du 7 au 12 janvier 2019, dans laquelle il était indiqué que le concept de service spatial de communications vocales en ondes métriques devrait être étudié par l'UIT-R et faire l'objet d'un point de l'ordre du jour d'une conférence future au titre du point 10 de l'ordre du jour.

En outre, le GT-8 du Groupe d'experts en gestion du spectre de fréquences (FSMP) de l'OACI, lors de la réunion qu'il a tenue récemment en janvier, a décidé d'apporter une modification à la position de l'OACI pour la CMR-19, afin qu'un point soit inscrit à l'ordre du jour d'une CMR future.

ADD IAP/11A24A13/1

Projet de nouvelle Résolution [IAP/10(M)-2023] (CMR-19)]

Ordre du jour préliminaire de la Conférence mondiale
des radiocommunications de 2023

La Conférence mondiale des radiocommunications (Charm el-Cheikh, 2019),

...

décide de formuler l'avis suivant

les points ci-après devraient être inscrits à l'ordre du jour préliminaire de la CMR-23:

...

2 sur la base des propositions des administrations et du rapport de la Réunion de préparation à la Conférence et compte tenu des résultats de la CMR-19, examiner les points suivants et prendre les mesures appropriées:

...

2.[AMS(R)S VHF] envisager une attribution au SMA(R)S pour la liaison montante et la liaison descendante des applications aéronautiques en ondes métriques, sans imposer de contraintes inutiles et sur la base des résultats des études relatives aux systèmes en ondes métriques existants fonctionnant dans le SMA(R) conformément à la Résolution **[IAP/10(M)-AMS(R)S VHF] (CMR‑19)**;

ADD IAP/11A24A13/2

Projet de nouvelle Résolution [IAP/10(M)-AMS(R)S VHF] (CMR-19)]

Communications spatiales en ondes métriques dans
la bande de fréquences 117,975-137 MHz

La Conférence mondiale des radiocommunications (Charm el-Cheikh, 2019),

considérant

*a)* que le service spatial de communications vocales pour les applications aéronautiques en ondes métriques permettra d'assurer des communications directes contrôleur-pilote (DCPC) dans l'espace aérien, où il est difficile, en raison de l'éloignement géographique, et extrêmement coûteux de fournir et d'assurer des services de communications vocales en ondes métriques de Terre;

*b)* que les techniques de communications spatiales vocales en ondes métriques pour les applications aéronautiques, lorsqu'elles sont utilisées en association avec des systèmes de suivi des vols à l'échelle mondiale, peuvent être employées pour permettre des distances de séparation minimales de type radar et offrent la possibilité d'améliorer la capacité et l'efficacité de l'espace aérien, en particulier au-dessus des zones isolées et océaniques;

*c)* que ces techniques peuvent également être utiles en tant qu'infrastructure de communication d'urgence pour l'espace aérien en cas de catastrophe naturelle, par exemple en cas d'inondation et de tremblement de terre;

*d)* que la bande de fréquences pour la réception par satellite d'informations sur la surveillance et la position des aéronefs a été attribuée par la CMR-15 pour permettre le suivi des vols à l'échelle mondiale;

*e)* qu'à l'heure actuelle, la bande de fréquences en ondes métriques 117,975-137 MHz attribuée au service mobile aéronautique(R) (SMA(R)) est utilisée pour les communications relatives au trafic aérien et à l'exploitation des lignes aériennes dans l'espace aérien de Terre et que les canaux en ondes métriques arrivent à saturation dans certaines régions du monde où le trafic aérien est intense,

reconnaissant

que dans le Règlement des radiocommunications, la bande d'ondes métriques considérée est attribuée aux applications aéronautiques,

notant

*a)* que la bande d'ondes métriques attribuée pour les applications aéronautiques constitue la principale bande pour les radiocommunications utilisées par les centres de contrôle des aéronefs et du trafic aérien aux fins des communications vocales air-sol durant le vol, l'approche et l'atterrissage;

*b)* que l'OACI a élaboré des normes et pratiques recommandées (SARP), qui donnent des précisions sur les critères de planification des assignations de fréquence pour les systèmes de communication air-sol en ondes métriques,

décide d'inviter l'UIT-R

1 à mener, à temps pour la CMR-23, les études de partage qui pourraient être nécessaires concernant les systèmes existants fonctionnant dans les mêmes bandes de fréquences ou dans des bandes de fréquences adjacentes, afin de déterminer la protection réglementaire qui pourrait être nécessaire sans imposer de contraintes inutiles aux services existants;

2 à élaborer des Recommandations et des rapports de l'UIT‑R, selon le cas, compte tenu du point 1 du *décide d'inviter l'UIT-R* ci-dessus,

décide en outre d'inviter la CMR‑23

à examiner, compte tenu des résultats des études ci-dessus, et sans imposer de contraintes additionnelles aux services existants, les dispositions réglementaires nécessaires, selon qu'il conviendra.

**Motifs:** Voir le Tableau ci-après

|  |
| --- |
| ***Objet:*** Proposition au titre du point 10 de l'ordre du jour de la CMR-19 visant à envisager l'identification de bandes de fréquences en ondes métriques pour les services spatiaux de communications aéronautiques lors de la CMR-23. |
| *Origine:* États Membres de la CITEL |
| *Proposition:*Envisager une attribution au SMA(R)S pour la liaison montante et la liaison descendante des communications aéronautiques en ondes métriques dans la bande de fréquences 117,975-137 MHz, en faisant en sorte qu'aucun brouillage préjudiciable ne soit causé ou qu'aucune contrainte additionnelle ne soit imposée aux services existants dans les mêmes bandes de fréquences ou dans les bandes de fréquences adjacentes, en particulier le SMA(R)S dans la bande de fréquences 117,975-137 MHz et le SRNA dans la bande de fréquences 108-117,975 MHz. La coordination des assignations de fréquence sera effectuée par l'OACI conformément à la pratique actuelle. |
| *Contexte/motif:*Le service spatial de communications vocales en ondes métriques pour les applications aéronautiques permettra d'assurer des communications directes contrôleur-pilote («DCPC») dans l'espace aérien où il est difficile, en raison de l'éloignement géographique, et extrêmement coûteux de fournir et d'assurer des services de communications vocales en ondes métriques de Terre. Lorsqu'elle est utilisée en association avec des systèmes de surveillance des services liés au trafic aérien, cette technologie peut être employée pour permettre des distances de séparation minimales de type radar et offre la possibilité d'améliorer la capacité et l'efficacité de l'espace aérien, en particulier au-dessus des zones isolées et océaniques. Cette technologie peut également être utile en tant qu'infrastructure de communication d'urgence pour l'espace aérien en cas de catastrophe naturelle, par exemple en cas d'inondation et de tremblement de terre.La bande de fréquences 117,975-137 MHz est attribuée au service mobile aéronautique (R). Pour que les émetteurs-récepteurs en ondes métriques puissent émettre et recevoir des communications aéronautiques à bord de satellites, une attribution au SMA(R)S sera nécessaire dans une partie ou la totalité de la bande de fréquences. |
| *Services de radiocommunication concernés:*Service mobile aéronautique (R), service mobile aéronautique(OR), services de radionavigation aéronautique (SRNA), service mobile maritime et autres services |
| *Indication des difficultés éventuelles:*Études de partage avec le SMA(R), le SRNA et les autres services existants dans les bandes adjacentes |
| *Études précédentes ou en cours sur la question:*Sans objet |
| *Études devant être réalisées par:*Groupe de travail de l'UIT-R | *avec la participation de:*Administrations, Membres du Secteur de l'UIT-R, OACI et autorités aéronautiques |
| *Commissions d'études de l'UIT-R concernées:*CE 4 et 5 de l'UIT-R |
| *Répercussions au niveau des ressources de l'UIT, y compris incidences financières(voir le numéro 126 de la Convention):*Ce point de l'ordre du jour proposé sera étudié dans le cadre des procédures normales et du budget prévu de l'UIT‑R. |
| *Proposition régionale commune:*[Oui/Non] | *Proposition soumise par plusieurs pays:*[~~Oui/~~Non]*Nombre de pays:* |
| *Observations* |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_