|  |  |
| --- | --- |
| **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-15) Genève, 2-27 novembre 2015** |  |
| **UNION INTERNATIONALE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS** |  |
|  |  |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | **Addendum 24 au Document 62-F** |
|  | **16 octobre 2015** |
|  | **Original: chinois** |
|  | |
| Chine (République populaire de) | |
| 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

Au titre du point 10 de son ordre du jour, la CMR-15 est priée de recommander au Conseil des points à inscrire à l'ordre du jour de la CMR-19 et d'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.

Propositions

La Chine propose d'ajouter trois points sous le point 1 de l'ordre du jour de la CMR-19 et de supprimer la Résolution 808 (CMR‑12).

Des précisions sont données dans les pages qui suivent et les annexes correspondantes.

ADD CHN/62A24/1

Projet de nouvelle Résolution [CHN-A-10-WRC-19\_AGENDA] (CMR-15)

Ordre du jour préliminaire de la Conférence mondiale  
des radiocommunications de 2019

La Conférence mondiale des radiocommunications (Genève, 2015),

considérant

*a)* que, conformément au numéro 118 de la Convention de l'UIT, le cadre général de l'ordre du jour d'une conférence mondiale des radiocommunications devrait être fixé de quatre à six ans à l'avance et que l'ordre du jour définitif est fixé par le Conseil deux ans avant la conférence;

*b)* l'article 13 de la Constitution de l'UIT, concernant la compétence et la fréquence des conférences mondiales des radiocommunications, et l'article 7 de la Convention relatif à leur ordre du jour;

*c)* les résolutions et recommandations pertinentes des conférences administratives mondiales des radiocommunications (CAMR) et des conférences mondiales des radiocommunications (CMR) précédentes,

reconnaissant

*a)* que la CMR-15 a recensé un certain nombre de questions urgentes que la CMR-19 devra examiner plus avant;

*b)* que, lors de l'élaboration du présent ordre du jour, certains points proposés par des administrations n'ont pas pu être retenus et que leur inscription a dû être reportée à l'ordre du jour de conférences futures,

décide

de recommander au Conseil de convoquer en 2019 une conférence mondiale des radiocommunications d'une durée maximale de quatre semaines, dont l'ordre du jour sera le suivant:

1 sur la base des propositions des administrations, compte tenu des résultats de la CMR‑15 ainsi que du rapport de la Réunion de préparation à la Conférence et compte dûment tenu des besoins des services existants ou futurs dans les bandes considérées, examiner les points suivants et prendre les mesures appropriées:

1.1 Examiner les questions relatives aux fréquences et les mesures réglementaires qui pourraient être prises pour permettre la mise en oeuvre des systèmes de radiocommunication train/voie de prochaine génération,conformément à la Résolution **[CHN‑B‑10‑NEW A.I.\_RAILWAY] (CMR-15)**;

1.2 examiner les besoins de fréquences et les procédures réglementaires possibles pour protéger le système d'identification automatique (AIS) et permettre la mise en oeuvre des nouveaux dispositifs utilisant la technologie AIS, conformément à la Résolution **[CHN‑C‑10‑NEW A.I.\_NOVEL AIS] (CMR-15)**

1.3 examiner l'identification de bandes de fréquences pour les IMT, y compris des attributions additionnelles possibles à titre primaire au service mobile dans une ou des parties de la gamme de fréquences comprise entre 22 et 86 GHz, conformément à la Résolution **[CHN‑D‑10‑NEW A.I.\_IMT\_ABOVE\_6GHZ] (CMR-15)**.

*[Note rédactionnelle: les trois points ci-dessus de l'ordre du jour et leur ordre seront déterminés par la CMR-15 et les projets de nouvelle Résolution correspondants sont reproduits dans les annexes du présent document, étant entendu que des administrations ou un groupe/des groupes d'administrations peuvent proposer l'inscription d'autres points à l'ordre du jour.]*

2 examiner les Recommandations UIT-R révisées et incorporées par référence dans le Règlement des radiocommunications, communiquées par l'Assemblée des radiocommunications conformément à la Résolution **28** **(Rév.CMR-03)**,et décider s'il convient ou non de mettre à jour les références correspondantes dans le Règlement des radiocommunications, conformément aux principes énoncés dans l'Annexe 1 de la Résolution **27** **(Rév.CMR-12)**;

3 examiner les modifications et amendements à apporter éventuellement au Règlement des radiocommunications à la suite des décisions prises par la Conférence;

4 conformément à la Résolution **95 (Rév.CMR-07)**, examiner les résolutions et recommandations des conférences précédentes en vue, le cas échéant, de les réviser, de les remplacer ou de les supprimer;

5 examiner le Rapport de l'Assemblée des radiocommunications soumis conformément aux numéros 135 et 136 de la Convention et lui donner la suite voulue;

6 identifier les points auxquels les commissions d'études des radiocommunications doivent d'urgence donner suite, en préparation de la conférence mondiale des radiocommunications suivante;

7 examiner d'éventuels changements à apporter, et d'autres options à mettre en œuvre, en application de la Résolution 86 (Rév. Marrakech, 2002) de la Conférence de plénipotentiaires, relative aux procédures de publication anticipée, de coordination, de notification et d'inscription des assignations de fréquence relatives aux réseaux à satellite, conformément à la Résolution **86 (Rév.CMR-07)**, afin de faciliter l'utilisation rationnelle, efficace et économique des fréquences radioélectriques et des orbites associées, y compris de l'orbite des satellites géostationnaires;

8 examiner les demandes des administrations qui souhaitent supprimer des renvois relatifs à leur pays ou le nom de leur pays de certains renvois, s'ils ne sont plus nécessaires, compte tenu de la Résolution **26 (Rév.CMR-07)**, et prendre les mesures voulues à ce sujet;

9 examiner et approuver le rapport du Directeur du Bureau des radiocommunications, conformément à l'article 7 de la Convention:

9.1 sur les activités du Secteur des radiocommunications depuis la CMR-15;

9.2 sur les difficultés rencontrées ou les incohérences constatées dans l'application du Règlement des radiocommunications; et

9.3 sur la suite donnée à la Résolution **80 (Rév.CMR-07)**;

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,

décide en outre

d'activer la Réunion de préparation à la Conférence,

invite le Conseil

à arrêter définitivement l'ordre du jour, à prendre les dispositions nécessaires en vue de la convocation de la CMR-19 et à engager dès que possible les consultations nécessaires avec les Etats Membres,

charge le Directeur du Bureau des radiocommunications

de prendre les dispositions voulues pour la convocation des sessions de la Réunion de préparation à la Conférence et d'élaborer un Rapport à l'intention de la CMR-19,

charge le Secrétaire général

de communiquer la présente Résolution aux organisations internationales ou régionales concernées.

SUP CHN/62A24/2

RÉSOLUTION 808 (CMR-12)

Ordre du jour préliminaire de la Conférence mondiale  
des radiocommunications de 2018

**Motifs:** Cette Résolution ne sera plus nécessaire après la CMR-15.

Annexe 1

ADD CHN/62A24/3

Projet de nouvelle Résolution [CHN-B-10-NEW A.I.\_RAILWAY]

Examen des questions relatives aux fréquences et des mesures réglementaires qui pourraient être prises pour permettre la mise en œuvre du système de radiocommunication train/voie de prochaine génération

La Conférence mondiale des radiocommunications (Genève, 2015),

considérant

*a)* que les systèmes de radiocommunication train/voie constituent l'infrastructure de base utilisée pour offrir les fonctions de sécurité et les fonctions opérationnelles nécessaires à la surveillance des trains et aux opérations telles que les services aux voyageurs;

*b)* que le système GSM-R actuel est un système de radiocommunication à bande étroitetrain/voie qui ne permet pas de répondre à la demande future d'applications multimédias large bande et à haut débit nécessaires à la transmission de données pour la sécurité ferroviaire, et aux commandes de régulation des trains;

*c)* que certaines organisations internationales (l'Union internationale des chemins de fer ([UIC](http://www.uic.org/)), par exemple) ou régionales (l'Agence ferroviaire européenne ([ERA](http://www.era.eu/)), par exemple) ont commencé à étudier de nouvelles techniques en vue du système de radiocommunication train/voie de prochaine génération;

*d)* que l'UIT-R mène actuellement des études sur les communications trains-sol dans des conditions de très grande vitesse;

*e)* que, bien que les systèmes de radiocommunication train/voie soient importants pour assurer la sécurité du transport ferroviaire*,* des voyageurset des fonctionnalités qui s'y rattachent, il n'existe à ce jour à l'UIT-R aucun cadre de gestion du spectre des fréquences radioélectriques propre à ce type de systèmes;

*f)* qu'il serait utile de mettre en place un cadre de gestion du spectre des fréquences radioélectriques pour le système de radiocommunication train/voie de prochaine génération, afin d'atténuer les difficultés relatives à la coordination des fréquences radioélectriques dans les zones frontalières, d'encourager le développement des chaînes industrielles ferroviaires et de réduire les coûts du transport ferroviaire transfrontalier,

reconnaissant

*a)* que le déploiement de systèmes de radiocommunication train/voie de prochaine génération pourles besoins du contrôle et la gestion du trafic ferroviaire nécessite des investissements considérables dans les infrastructures;

*b)* que le système de radiocommunication train/voie de prochaine génération pourrait intégrer le contrôle et la gestion du trafic ferroviaire au moyen d'un déploiement et d'une utilisation des fréquences efficaces;

*c)* que la bande de fréquences inférieure à 1 GHz présente de bonnes caractéristiques de propagation radioélectrique et que les bandes de fréquences supérieures, par exemple la bande d'ondes millimétriques, peuvent être utilisées pour les transmissions large bande et que ces bandes pourraient convenir pour les radiocommunications train/voie de prochaine génération;

*d)* qu'actuellement, certaines stations utilisent les bandes de fréquences 140-150 MHz, 300-470 et 700-900MHz pourle contrôle et la gestion du trafic ferroviaire, y compris pour les services aux voyageurs;

*e)* qu'il est important et nécessaire d'effectuer dans les meilleurs délais des études sur les systèmes de radiocommunication train/voie de prochaine génération,

décide d'inviter la CMR-19

à examiner, compte tenu des résultats des études de l'UIT-R, les mesures réglementaires qui pourraient être prises pour permettre la mise en oeuvre du système de radiocommunication train/voie de prochaine génération, tout en tenant compte de la nécessité de protéger les systèmes exploités conformément aux attributions existantes,

décide d'inviter l'UIT-R

à étudier les méthodes de travail et les besoins de fréquences du système de radiocommunication train/voie de prochaine génération, compte tenu des activités menées par d'autres organisations internationales ou régionales,

invite les Etats Membres, les Membres de Secteur, les établissements universitaires et les Associés

à participer activement aux études en soumettant des contributions à l'UIT-R.

**Motifs:** Proposition d'un projet de nouvelle Résolution allant dans le sens du point qu'il est proposé d'inscrire à l'ordre du jour de la CMR-19 concernant le système de radiocommunication train/voie de prochaine génération.

APPENDICE A L'ANNEXE 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Objet:*** Proposition visant à inscrire un nouveau point à l'ordre du jour de la CMR-19 | | |
| ***Origine:*** Chine (République populaire de) | | |
| ***Proposition:*** Proposer l'inscription d'un nouveau point à l'ordre du jour de la CMR-19 visant à examiner les questions liées aux fréquences et les mesures réglementaires qui pourraient être prises afin de permettre la mise en œuvre du système de radiocommunication train/voie de prochaine génération | | |
| ***Contexte/motif:***  1 Le contrôle et la gestion du trafic ferroviaire constituent des éléments essentiels du transport et de la sécurité ferroviaire. Les systèmes de radiocommunication train/voie constituent les infrastructures de base nécessaires au contrôle et à la gestion du trafic ferroviaire, y compris aux services aux voyageurs. Les systèmes existants, par exemple le système GSM-R (système GSM pour les communications ferroviaires) fournit pour l'essentiel des applications vocales et de données bas débit.  2 Afin de satisfaire les besoins futurs en ce qui concerne le contrôle et la gestion du trafic ferroviaire, y compris les services aux voyageurs, certaines organisations internationales ou régionales ont commencé à étudier de nouvelles techniques pour le système de radiocommunication train/voie de prochaine génération. Ainsi, le GT 5A de l'UIT-R procède actuellement à des études sur les communications trains-sol dans des conditions de très grande mobilité, notamment sur les caractéristiques de propagation radioélectrique et d'autres questions essentielles. A l'occasion de la 11ème [Conférence](http://ertms-conference2014.com/assets/SESSION-PRESENTATIONS/S7/Evolution-of-the-railways-communication-system-UIC-conf-April-2014PP-CS.pdf) mondiale ERTMS (Système européen de gestion du trafic ferroviaire) tenue en 2014, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a publié une feuille de route concernant le système de radiocommunication de prochaine génération qui fournira les fonctions de sécurité ainsi que les fonctions opérationnelles nécessaires à la régulation du trafic ferroviaire. L'Agence ferroviaire européenne (ERA) a mis la dernière main à l'évaluation du programme de travail pour ce système de radiocommunication de prochaine génération.  3 Les systèmes de radiocommunication train/voie sont importants pour garantir la sécurité du transport ferroviaire, des voyageurs et des fonctionnalités qui leur sont associées. Or, il n'existe à ce jour aucun cadre de gestion du spectre des fréquences propre à ces systèmes à l'UIT-R. S'il était possible de mettre en place un tel cadre au niveau mondial on régional, cela permettrait d'atténuer les difficultés relatives à la coordination des fréquences radioélectriques dans les zones frontalières, d'encourager le développement de la chaîne industrielle ferroviaire et de réduire les coûts du transport ferroviaire transfrontalier.  4 A la lumière de ce qui précède, et compte tenu également du développement et des besoins de fréquences des systèmes de radiocommunication train/voie, la Chine considère qu'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la CMR-19 un nouveau point visant à examiner les besoins de spectre et les mesures réglementaires qui pourraient être prises pour permettre la mise en oeuvre du système de radionavigation de prochaine génération train/voie. | | |
| ***Services de radiocommunication concernés:*** Service mobile | | |
| ***Indication des difficultés éventuelles*:** Il faudra peut-être procéder à des études de partage entre le système de radiocommunication train/voie de prochaine génération utilisé pour le contrôle et la gestion du trafic ferroviaire, y compris les services aux voyageurs, et les systèmes de communication mobiles existants. | | |
| ***Etudes précédentes ou en cours sur la question:***  Travaux menés par le GT 5A de l'UIT-R Rapport UIT-R M.[RAIL.LINK] | | |
| ***Etudes devant être réalisées par:***  CE 5 de l'UIT-R | ***Avec la participation de:***  Etats Membres, Membres de Secteur, établissements universitaires et Associés. | |
| ***Commission d'études de l'UIT-R concernées:*** | | |
| ***Répercussions au niveau des ressources de l'UIT, y compris incidences financières (voir le numéro 126 de la Convention:***  En règle générale, la CE 5 de l'UIT-R se réunit normalement une fois par an. | | |
| ***Proposition régionale commune:*** Oui | | ***Proposition soumise par plusieurs pays:*** Non  ***Nombre de pays:*** |
| ***Observations*** | | |

Annexe 2

ADD CHN/62A24/4

Projet de nouvelle Résolution [CHN-C-10-NEW A.I.\_NOVEL AIS]

Examen des besoins de fréquences et des procédures réglementaires possibles pour protéger le système d'identification automatique (AIS) et permettre   
la mise en œuvre des nouveaux dispositifs utilisant la technologie AIS

La Conférence mondiale des radiocommunications (Genève, 2015),

considérant

*a)* que le système d'identification automatique (AIS) est fondé sur une technologie éprouvée pour les applications liées à la sécurité maritime, qui assure des fonctions d'identification, et de sécurité de la navigation et fournit des aides à la navigation, des signaux de repérage et des communications de données;

*b)* qu'aux fins de la sécurité de la navigation, il est nécessaire de reconnaître et d'identifier les objets dans l'environnement maritime, tels que les filets de pêche, les embarcations et les barges non motorisées remorquées, les navires abandonnés, les glaces dérivantes, les robots marins propulsés par le mouvement des vagues et les bouées dérivantes;

*c)* que des dispositifs utilisant des technologies de type AIS, qui sont déjà commercialisés, ont été élaborés aux fins de la sécurité et que le nombre devrait augmenter à terme;

*d)* que ces dispositifs ont besoin d'identifiants qui sont différents de ceux utilisés par des équipements personnels ou des équipements installés à bord de navires;

*e)* que ces nouveaux dispositifs sont conçus pour l'émission seulement, et non pour l'alerte,

reconnaissant

*a)* que, pour les navires conformes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (telle qu'elle a été amendée) et les autres navires équipés de systèmes de radiocommunications automatiques, y compris les systèmes AIS, les systèmes ASN, et/ou dotés des dispositifs d'alerte du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), les identités du service mobile maritime (MMSI) devraient être assignées conformément aux dispositions de l'Annexe 1 de la Recommandation UIT-R M.585;

*b)* qu'il convient de protéger l'objectif et l'intégrité du système AIS, conformément aux dispositions du Chapitre V de la Convention SOLAS;

*c)* que les identités maritimes utilisées pour d'autres dispositifs maritimes destinés à des usages particuliers doivent être assignées comme indiqué dans l'Annexe 2 de la Recommandation UIT-R M.585;

*d)* qu'il est nécessaire de prévoir un nouveau type éventuel d'identifiant plus étoffé pourles nouveaux dispositifs de ce type, dont le nombre pourrait être considérable,

reconnaissant en outre

*a)* que la plupart des nouveaux dispositifs reposant sur la technologie AIS fonctionnent dans les bandes de fréquences AIS1 et AIS2 et utilisent, dans une certaine mesure, les ressources MMSI destinées aux stations de navire ou aux auxiliaires de la navigation;

*b)* qu'étant donné qu'il n'existe pas de normes établies pour ces nouveaux dispositifs il est nécessaire d'évaluer leurs incidences sur le fonctionnement du système AIS utilisé pour la sécurité de la navigation, et en particulier pour les activités de recherche et de sauvetage à l'aide d'émetteurs de recherche et de sauvetage AIS (AIS-SART);

*c)* que la ou les éventuelles voies additionnelles pourraient être envisagées dans les bandes de fréquences actuellement attribuées au SMM;

*d)* que des études réglementaires doivent d'urgence être menées compte tenu de l'utilisation croissante des nouveaux dispositifs de ce type,

notant

*a)* que la CMR-12 a désigné des voies dans l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications à des fins expérimentales et d'essai pour les nouvelles applications ou les nouveaux systèmes AIS futurs;

*b)* que le Groupe de travail 5B de l'UIT-R étudie actuellement un nouveau système d'identification maritime future,

décide d'inviter la CMR-19

à examiner, compte tenu des résultats des études de l'UIT-R, les besoins et les procédures réglementaires éventuelles, y compris les besoins de fréquences et les identifiants, des nouveaux dispositifs utilisant des technologies AIS, dans les bandes attribuées au service mobile maritime (SMM),

invite l'UIT-R

à procéder aux études nécessaires, en vue de la CMR-19, afin de déterminer les prescriptions réglementaires et les bandes de fréquences éventuelles pour les nouveaux dispositifs utilisant la technologie AIS, à condition qu'il n'y ait aucune conséquence négative sur l'intégrité des fonctions des systèmes AIS et GMDSS,

invite les Membres de UIT-R

à contribuer à ces études,

charge le Secrétaire général

de porter la présente Résolution à l'attention de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de la Commission électrotechnique internationale (CEI), de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) et du Comité international radiomaritime (CIRM), ainsi que des autres organisations internationales ou régionales concernées.

**Motifs:** Projet de nouvelle Résolution allant dans le sens du point concernant le système AIS qu'il est proposé d'inscrire à l'ordre du jour de la CMR-19.

APPENDIce a l'ANNEXe 2

|  |  |
| --- | --- |
| ***Objet:*** Proposition de nouveau point de l'ordre du jour de la CMR-19 concernant le système AIS | |
| ***Origine:*** Chine (République populaire de) | |
| ***Proposition:*** examiner les besoins de fréquences et les procédures réglementaires qui pourraient être nécessaires pour protéger le système général d'identification automatique (AIS) et permettre la mise en oeuvre des nouveaux dispositifs utilisant la technologie AIS, conformément à la **Résolution [CHN-C10-NEW A.I.\_NOVEL AIS] (CMR-15)** | |
| ***Contexte/motif:***  1 Le système d'identification automatique (AIS) est une technologie éprouvée pour les applications liées à la sécurité maritime à l'échelle mondiale, qui fournit diverses fonctions: identification et sécurité de la navigation, aides à la navigation, signaux de repérage et communication de données. Les bandes de fréquences correspondant aux voies AIS1 et AIS2 utilisées comme signaux de repérage par les émetteurs AIS-SART sont énumérées dans l'Appendice 15 du Règlement des radiocommunications. Ces fréquences sont des fréquences de détresse et de sécurité pour les radiocommunications du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Il est indispensable d'assurer la protection de la liaison de données en ondes métriques (VDL) du système AIS.  2 Il est nécessaire de reconnaître et d'identifier, aux fins de la sécurité de la navigation, notamment, certains objets flottants tels que les filets de pêche, les embarcations et les barges non motorisées remorquées, les navires abandonnés, les glaces dérivantes, les robots marins propulsés par le mouvement des vagues et les bouées dérivantes, étant donné qu'un nombre croissant de nouveaux dispositifs reposant sur l'utilisation de la technologie AIS arrivent sur le marché et que ce nombre devrait encore augmenter à l'avenir.  3 Une contribution soumise à la 14ème réunion du Groupe de travail 5 B (GT 5B) de l'UIT-R a fait ressortir les préoccupations que suscitaient l'attribution et la gestion des identités pour les nouveaux dispositifs de ce type. Au cours des discussions, certaines administrations ont contesté l'opportunité d'utiliser les voies AIS1 et AIS2 de l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications pour plusieurs nouveaux dispositifs flottants non associés à une personne ou à un navire.  4 Il ressort d'une étude préliminaire que l'on observe une évolution très similaire concernant ces applications en Chine. De plus, il apparaît que ces nouveaux dispositifs risquent d'avoir des conséquences négatives sur les applications liées à la sécurité du système AIS, et ce pour les raisons suivantes:  1) ces nouveaux dispositifs sont exploités dans les bandes de fréquences AIS1 et AIS2, de sorte qu'ils utilisent des ressources affectées à la liaison de données en ondes métriques (VDL) du système AIS et risquent de porter atteinte à ces ressources;  2) dans certains cas, des identités risquent d'être assignées de manière aléatoire à ces nouveaux dispositifs, sans réglementation harmonisée, ce qui aura pour conséquence une utilisation des identités MMSI destinées aux stations de navire ou aux auxiliaires de la navigation;  3) pour ces nouveaux dispositifs, il n'existe aucune norme établie permettant de réglementer leurs principales spécifications techniques, par exemple la puissance d'émission, la structure des données, la longueur des paquets et l'intervalle de notification, et qui pourrait être utilisée pour évaluer si les incidences de ces nouveaux dispositifs sur l'utilisation du système AIS aux fins de la sécurité de la navigation et, en particulier, des opérations de recherche et de sauvetage utilisant des émetteurs de recherche et de sauvetage AIS (AIS-SART) sont satisfaisantes;  4) l'absence d'harmonisation des prescriptions opérationnelles et réglementaires applicables à ces nouveaux dispositifs risque d'être source de confusion pour la lecture des cartes marines électroniques (ENC) et d'être à l'origine de malentendus ou d'une identification erronée des objets, ce qui pourrait nuire à la sécurité de la navigation.  5 Afin d'assurer la protection de la liaison VDL et de préserver les ressources que constituent les identités maritimes ainsi que l'utilisation du système AIS à des fins de sécurité, tout en rendant possibles les applications – toujours plus nombreuses – qu'offrent les nouveaux dispositifs maritimes, il est proposé que l'UIT-R procède, à temps pour la CMR-19, aux études nécessaires pour déterminer les prescriptions réglementaires et les bandes de fréquences possibles pour les nouveaux dispositifs utilisant la technologie AIS, à condition que l'intégrité des fonctions des systèmes AIS et SMDSM ne s'en trouve pas compromise.  6 Il est évident que la bande d'ondes métriques attribuée au service mobile maritime devrait constituer l'une des bandes envisageables dans le cadre de l'étude. L'UIT-R a procédé, ou procède actuellement, à un certain nombre d'études concernant les prescriptions techniques et les bandes susceptibles d'être identifiées, études qui prennent la forme des Recommandations ou des rapports suivants:  – Recommandation UIT-R M.1371-5, «Caractéristiques techniques d'un système d'identification automatique utilisant l'accès multiple par répartition dans le temps et fonctionnant dans la bande de fréquences attribuée aux services mobiles maritimes en ondes métriques», 2014;  – Recommandation UIT-R M.585-7, «Assignations et utilisation des identités dans le service mobile maritime», 2015;  – Rapport UIT-R M.2285-0, «Systèmes et dispositifs de localisation des survivants en mer (systèmes signalant la présence de personnes à la mer) – Aperçu des systèmes et de leur mode de fonctionnement», 2013;  – Rapport UIT-R M.2231-1, «Utilisation de l'Appendice 18 du Règlement des radiocommunications pour le service mobile maritime», 2014;  – Document de travail en vue de l'élaboration d'un projet de nouveau Rapport UIT-R M.[FUTURE MMSI], sur les formats d'identité MMSI, 2011.  7 Dans le cadre de l'étude du point 1.16 de l'ordre du jour de la CMR-15, il est admis que, pour les nouvelles applications utilisant la technologie AIS, transférer les fonctions de transmission de données qui ne sont pas associées aux éléments essentiels de la sécurité de la navigation pour les navires dans des bandes de fréquences autres que les bandes correspondant aux voies AIS1 et AIS2 pourrait contribuer à la protection de l'intégrité du SMDSM et de la liaison VDL du système AIS et permettre de faire face à d'autres situations d'urgence.  8 La communauté maritime a évalué les besoins des nouvelles applications ou des nouveaux dispositifs futurs. Outre les bandes de fréquences à grande largeur de bande qui pourraient être envisagées pour l'échange de données en ondes métriques, la CMR-12 a désigné une nouvelle voie (voie 2006) dans l'Appendice **18** du RR et a noté que *dans le service mobile maritime, cette fréquence est réservée à des fins expérimentales pour des applications ou des systèmes futurs (par exemple, les nouvelles applications du système AIS et les systèmes signalant la présence de personnes à la mer, etc.)*.  9 Par ailleurs, des identités MMSI sont aujourd'hui assignées à la plupart des systèmes de radiocommunication maritime automatiques, y compris les systèmes AIS, ASN, et/ou les dispositifs d'alerte du SMDSM, conformément à la version la plus récente de la Recommandation UIT-R M.585. Les nouvelles applications maritimes et les nouveaux dispositifs qui voient le jour, dont le nombre devrait considérablement augmenter, font qu'il est urgent de procéder à des études pour déterminer si le système actuel des identités MMSI est adapté pour répondre aux besoins des applications et des dispositifs futurs, dont le nombre pourrait être considérable. Le GT 5B de l'UIT‑R mène actuellement des études sur un nouveau système MMSI.  10 En conclusion, il faut étudier d'urgence les dispositions réglementaires éventuelles, notamment les bandes de fréquences potentielles, ainsi que les systèmes d'identité à utiliser pour les nouveaux dispositifs harmonisés à l'échelle mondiale, afin de protéger le système AIS et de promouvoir la sécurité de la navigation.  11 Grâce à ces études, les applications et les dispositifs, actuels ou futurs, utilisant la technologie AIS peuvent être classés en catégories. Certains Rapports et/ou certaines Recommandations peuvent être étoffés ou modifiés, tandis que d'autres, par exemple la Recommandation UIT-R M.585, peuvent être incorporées par référence dans le Règlement des radiocommunications. Il faudra peut-être apporter des modifications à certaines dispositions et/ou à l'Appendice **18**, pour garantir la protection du système AIS et encourager la sécurité de la navigation. | |
| ***Services de radiocommunication concernés:*** Service mobile maritime, service mobile | |
| ***Indication des difficultés éventuelles:***  Harmoniser les bandes de fréquences envisageables pour les nouveaux dispositifs et élaborer un nouveau système MMSI | |
| ***Etudes précédentes ou en cours sur la question:***  Recommandation UIT-R M.1371-5, Recommandation UIT-R M.585-7;  Rapport UIT-R M.2285-0, Rapport UIT-R M.2231-1, Document de travail en vue de l'élaboration d'un projet de nouveau Rapport UIT-R M.[FUTURE MMSI]sur les formats des identités MMSI | |
| ***Etudes devant être réalisées par:***  GT 5B de la CE 5 de l'UIT-R | ***Avec la participation de:***  Etats Membres, Membres de Secteur, établissements universitaires et Associés. |
| ***Commission d'études de l'UIT-R concernées:*** CE 5 | |
| ***Répercussions au niveau des ressources de l'UIT, y compris incidences financières (voir le numéro 126 de la Convention):***  En règle générale, le GT 5B de la CE 5 de l'UIT-R tient deux réunions par an, d'une durée de deux semaines chacune | |
| ***Proposition régionale commune:***  Oui | ***Proposition soumise par plusieurs pays:*** Non  ***Nombre de pays:*** |
| ***Observations*** | |

Annexe 3

ADD CHN/62A24/5

Projet de nouvelle Résolution   
[CHN-D-10-NEW A.I.\_IMT\_ABOVE\_6GHZ] (CMR-15)

Etudes sur les questions liées aux fréquences en vue de l'identification de bandes de fréquences pour les IMT, y compris des attributions additionnelles possibles  
à titre primaire au service mobile dans une ou des parties de la gamme de fréquences comprise entre 22 et 86 GHz pour le développement futur  
des IMT à l'horizon 2020 et au-delà

La Conférence mondiale des radiocommunications (Genève, 2015),

considérant

*a)* que les systèmes de Télécommunications mobiles internationales (IMT) ont contribué au développement socio-économique mondial et ont constitué le principal mode de fourniture d'applications mobiles à large bande;

*b)* que les systèmes IMT évoluent actuellement pour fournir divers scénarios d'utilisation et diverses applications, par exemple le large bande mobile évolué, les communications massives de type machine et les communication ultra-fiables présentant un faible temps de latence;

*c)* que l'UIT-R a examiné le cadre et les objectifs généraux du développement futur des IMT à l'horizon 2020 et au-delà dans la Recommandation UIT-R M.2083, qui rendront possible un débit de données d'utilisateur de l'ordre du gigabit par seconde et une expérience utilisateur de haute qualité fournie par une grande largeur de bande contiguë dans les bandes de fréquences supérieures à 6 GHz;

*d)* que la faisabilité technique des IMT dans les bandes supérieures à 6 GHz est examinée dans le Rapport UIT-R M.2376;

*e)* qu'il faudra peut-être étudier des besoins de fréquences additionnels pour satisfaire le débit de données d'utilisateur de l'ordre du gigabit par seconde, une expérience utilisateur de haute qualité et la demande des utilisateurs dans les zones urbaines denses et/ou aux heures de pointe;

*f)* que l'UIT-R a élaboré un programme de travail, un calendrier et des procédures ainsi que des produits à fournir pour le développement des IMT-2020, afin de transposer le cadre et les objectifs généraux ci-dessus dans la réalité des systèmes IMT, qui devraient être déployés dès 2020;

*g)* que l'UIT-R a commencé à étudier les caractéristiques de propagation dans les bandes de fréquences supérieures à 6 GHz;

*h)* que l'UIT-T a commencé à étudier la normalisation des réseaux pour les IMT à l'horizon 2020 et au-delà;

*i)* qu'il est essentiel de mettre à disposition, en temps voulu, une quantité de spectre suffisante et de prévoir des dispositions réglementaires pour atteindre les objectifs de la Recommandation UIT-R M.2083;

*j)* qu'il est vivement souhaitable d'utiliser des bandes harmonisées à l'échelle mondiale et des dispositions de fréquences harmonisées pour les IMT, afin de parvenir à l'itinérance mondiale et de tirer parti des économies d'échelle;

*k)* qu'il est nécessaire de protéger les services existants lorsqu'on examine des bandes de fréquences en vue de faire d'éventuelles attributions additionnelles à un service,

notant

*a)* que la Question UIT-R 229/5 traite de la poursuite du développement des IMT;

*b)* que les IMT englobent les IMT-2000, et les IMT évoluées et les IMT-2020, comme indiqué dans la Résolution UIT-R 56-2;

*c)* que la Résolution UIT-R [IMT.PRINCIPLES] traite des principes applicables au développement des IMT à l'horizon 2020 et au-delà,

reconnaissant

*a)* que la disponibilité en temps voulu de fréquences est importante pour permettre le développement futur des IMT;

*b)* que le fait de garantir une grande largeur de bande contiguë dans les bandes de fréquences supérieures ouvre de plus larges perspectives;

*c)* l'utilisation des parties pertinentes du spectre par d'autres services de radiocommunication, dont beaucoup nécessitent des investissements importants dans les infrastructures ou apportent des avantages non négligeables à la société, ainsi que l'évolution des besoins de ces services;

*d)* qu'aucune autre contrainte réglementaire ou technique ne devrait être imposée aux services auxquels la bande est actuellement attribuée à titre primaire;

*e)* que le Préambule du Règlement des radiocommunications énonce notamment les objectifs suivants:

– *faciliter l'exploitation efficace et efficiente de tous les services de radiocommunication; et*

– *prendre en compte, et si nécessaire, réglementer les nouvelles applications des techniques de radiocommunication*,

décide d'inviter l'UIT-R

1 à étudier les besoins de spectre associés aux fonctionnalités requises pour le développement des IMT-2020, en tenant compte:

– de l'évolution des besoins, par exemple de débits de données très élevés, pour satisfaire la demande des utilisateurs en ce qui concerne les IMT;

– des situations dans lesquelles la demande de trafic de données est élevée, par exemple dans les zones urbaines denses et/ou aux heures de pointe;

– des caractéristiques techniques et opérationnelles des systèmes IMT dans les bandes de fréquences élevées, y compris de l'évolution des IMT grâce aux progrès technologiques et aux techniques à grande efficacité spectrale, ainsi que du déploiement de ces systèmes;

– des délais dans lesquels les bandes de fréquences seraient nécessaires;

2 à étudier les bandes de fréquences 22-22,55 GHz, 39-40GHz, 47,2-50,2 GHz, 50,4-52,6 GHz, 66-76 GHz et 81-86GHz pour les IMT, compte tenu des résultats des études visées au point 1 du décide d'inviter l'UIT-R et, dans la mesure du possible, de la nécessité d'une harmonisation,

décide en outre

1 d'accélérer la définition et la mise au point définitive des caractéristiques techniques et opérationnelles nécessaires pour procéder à des études de partage et de compatibilité concernant les systèmes désignés sous la dénomination IMT-2020;

2 que les études visées au point 2 du *décide* *d'inviter l'UIT-R* porteront notamment sur le partage et la compatibilité avec les services bénéficiant déjà d'attributions à titre primaire dans les bandes énumérées ci-dessus dans leurs bandes adjacentes, selon le cas, compte tenu des techniques possibles de réduction des brouillages susceptibles d'être employées par les systèmes IMT;

3 d'inviter la CMR-19 à examiner les résultats des études susmentionnées et à prendre les mesures appropriées,

encourage les Etats Membres, les Membres de Secteur, les établissements universitaires et les Associés

à participer aux études en soumettant des contributions à l'UIT-R.

**Motifs:** Projet de nouvelle Résolution allant dans le sens du point relatif au développement futur des IMT à l'horizon 2020 et au-delà, qu'il est proposé d'inscrire à l'ordre du jour de la CMR-19.

APPENDICe a l'ANNEXe **3**

|  |  |
| --- | --- |
| **Objet:** Proposition de nouveau point de l'ordre du jour de la CMR-19 | |
| **Origine:** Chine (République populaire de) | |
| ***Proposition:***  Envisager l'identification de bandes de fréquences pour les IMT dans une ou des parties de la gamme de fréquences comprise entre 22 et 86 GHz, y compris des attributions additionnelles possibles à titre primaire au service mobile, conformément à la Résolution [CHN.D10‑NEW A.I.\_IMT\_ABOVE\_6 GHz] (CMR-15); | |
| ***Contexte/motif:***  L'information est le moteur de notre société: les possibilités qu'offre le développement des technologies de l'information et de communication (TIC) ont été l'un des principaux facteurs d'évolution de notre société au cours des dernières décennies.  En 2020 et au-delà, les applications des communications hertziennes vont entraîner la création de nouveaux segments de marché, tels que les réseaux électriques intelligents, la cybersanté, les systèmes de transport intelligents (ITS) ainsi que le contrôle et la sécurité du trafic. Ces nouveaux segments de marché et la nécessité de mettre au point des applications large bande mobile encore plus perfectionnées devraient avoir pour conséquence une augmentation des besoins (débits de données très élevés, connexions très nombreuses, temps de latence ultra-faible et grande fiabilité, par exemple) par rapport à ceux auxquels il est possible de répondre grâce aux applications actuelles des IMT.  Afin de faire face à cet accroissement des besoins, les futures technologies IMT devraient être capables de fonctionner dans de plus grandes largeurs de bande, tout en offrant une plus grande efficacité spectrale et une plus large couverture de zone. Compte tenu de la complexité de la réalisation matérielle des dispositifs mobiles intelligents modernes, et afin de renforcer l'efficacité de la transmission de données, il serait souhaitable d'utiliser une grande largeur de bande contiguë. En principe, le fait de garantir une grande largeur de bande contiguë avec de plus larges perspectives dans les bandes de fréquences élevées que dans les gammes de fréquences basses. Avec les IMT de demain, les largeurs de bande utilisées dans différents scénarios d'utilisation, tels que le large bande mobile évolué, les communications ultra-fiables avec un faible temps de latence et les communications massives de type machine seront variables. Dans les scénarios nécessitant une largeur de bande comprise entre plusieurs centaines de MHz et au moins 1 GHz, il faudra envisager d'utiliser des portions de spectre contiguës large bande au‑dessus de 6 GHz.  Dans cette optique, le Groupe de travail 5D de l'UIT-R a établi la version finale du projet de nouvelle Recommandation UIT-R intitulé «Vision pour les IMT – Cadre et objectifs généraux du développement futur des IMT à l'horizon 2020 et au-delà» et du projet de nouveau rapport UIT-R intitulé «Faisabilité technique des IMT dans les bandes de fréquences supérieures à 6 GHz». En outre, des travaux de recherche menés actuellement au niveau mondial, régional ou national concernant les communications mobiles de demain font ressortir la possibilité d'utiliser des bandes de fréquences plus élevées. Il est prévu que les bandes au-dessus de 6 GHz pourront être utilisées pour les technologies IMT de demain.  Compte tenu de ce qui précède, on considère que les bandes de fréquences supérieures seront d'une importance capitale et essentielles pour le développement futur des IMT avec une très grande capacité. En conséquence, il est proposé d'envisager l'identification de fréquences pour les IMT dans les bandes de fréquences supérieures à 6 GHz, y compris des attributions additionnelles possibles au service mobile à titre primaire, tout en tenant compte des résultats des études de partage et de compatibilité, et notamment de celles déjà effectuées par l'UIT-R. | |
| ***Services de radiocommunication concernés:***  Service mobile et autres services bénéficiant déjà d'attributions dans les bandes de fréquences à étudier. | |
| ***Indication des difficultés éventuelles:***  Définition des conditions de partage entre les IMT et les autres applications existantes des services actuellement exploités. | |
| ***Etudes précédentes ou en cours sur la question:***  Certaines études ont déjà été achevées et d'autres sont actuellement effectuées par le GT 5D de l'UIT-R. Les études qui ont été achevées sont, notamment, les suivantes:  Rapport UIT-R M.2320, Projet de nouvelle Recommandation UIT-R M.2083 (Document [5/199](http://www.itu.int/md/R12-SG05-C-0199/en)), Projet de nouveau Rapport UIT-R M.2376 (Document [5/208](http://www.itu.int/md/R12-SG05-C-0208/en)), Projet de nouveau Rapport UIT-R M.2370 (Document [5/202](http://www.itu.int/md/R12-SG05-C-0202/en)). | |
| ***Etudes devant être réalisées par:***  GT 5D de l'UIT-R, à déterminer | ***avec la participation de:***  Etats Membres, Membres de Secteur, établissements universitaires et Associés. |
| ***Commissions d'études de l'UIT-R concernées:***  Commissions d'études de l'UIT-R, selon les bandes ou les gammes de fréquences qui seront retenues. | |
| ***Répercussions au niveau des ressources de l'UIT, y compris incidences financières (voir le numéro 126 de la Convention):***  Les études associées à ce nouveau point de l'ordre du jour proposé devraient en principe être effectuées conformément aux procédures de l'UIT-R et dans les limites du budget prévu. | |
| ***Proposition régionale commune:***  Non | ***Proposition soumise par plusieurs pays:*** Non  ***Nombre de pays:*** |
| ***Observations*** | |

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