|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-23) Dubaï, 20 novembre – 15 décembre 2023** | |  |
|  | |  | |
|  | |  | |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | | **Addendum 1 au Document 44(Add.27)-F** | |
|  | | **13 octobre 2023** | |
|  | | **Original: anglais** | |
|  | | | |
| 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 de l'UIT des points à inscrire à l'ordre du jour de la Conférence mondiale des radiocommunications suivante et des points de l'ordre du jour préliminaire de conférences futures, conformément à l'article 7 de la Convention de l'UIT et à la Résolution **804 (Rév.CMR-19)**,

Partie 1

Considérations générales

La gamme des fréquences décamétriques (3-30 MHz) peut constituer une alternative efficace en vue d'offrir des capacités de communication intégrées et interopérables au-delà de la visibilité directe (BLoS). Les ondes décamétriques représentent également une option essentielle et pratique pour la radiodiffusion mondiale et le service de radioamateur, et une solution de remplacement lorsque d'autres services de communication ne sont pas disponibles en raison de catastrophes naturelles ou d'autres situations d'urgence au niveau national. Il est nécessaire d'examiner les dispositions réglementaires pour appuyer l'utilisation des fréquences en ondes décamétriques par le service mobile aéronautique, qui élargirait les possibilités de partage de la manière la plus efficace et efficiente possible compte tenu de l'évolution des technologies, tout en évitant que des brouillages préjudiciables soient causés aux services existants. À cette fin, la mise à jour de l'Appendice **26** du Règlement des radiocommunications (RR) viserait à augmenter la largeur de bande nécessaire pour tirer parti des ondes décamétriques sans toutefois imposer de contraintes s'agissant des besoins en matière de fréquences des services, groupes ou pays existants.

Il existe des technologies large bande en ondes décamétriques modernes qui offrent la possibilité d'utiliser de plus grandes largeurs de bande de canal dans des application évoluées de radiocommunication numérique en ondes décamétriques et des applications améliorées qui peuvent prendre en charge un environnement partagé tout en maximisant l'efficacité du spectre. Les systèmes large bande existants ou en projet pour les applications du service mobile aéronautique englobent les techniques et les méthodes qui permettent d'automatiser l'utilisation et l'exploitation de l'environnement radiofréquence (RF), tout en atténuant les brouillages préjudiciables causés aux utilisateurs existants dans une gamme des fréquences décamétriques donnée ou dans une gamme de fréquences adjacente. Les technologies large bande en ondes décamétriques seraient tout aussi avantageuses dans le cas de l'utilisation des ondes décamétriques par le service aéronautique.

L'utilisation par le service aéronautique des différentes bandes de fréquences en ondes décamétriques dans la gamme 3 025-18 030 kHz est essentielle pour les communications aéronautiques à longue distance dans les zones isolées ou océaniques non desservies par les communications en visibilité directe. L'utilisation des ondes décamétriques par l'aviation n'a cessé d'évoluer et de croître et il pourrait être nécessaire de revoir l'Appendice **26** du RR, afin de prendre en considération les changements actuels et futurs en matière d'aviation dans la bande des fréquences en ondes décamétriques. Les nouvelles technologies en ondes décamétriques permettraient d'améliorer considérablement la capacité, la connectivité et la qualité de service pour les communications de données et les communications vocales aéronautiques, y compris d'accroître la largeur de bande des canaux pour améliorer le débit des données. Une telle évolution dans le cadre des attributions existantes en ondes décamétriques pour l'aviation offrirait à celle-ci des moyens supplémentaires d'améliorer la sécurité et la couverture mondiale. L'Appendice **26** du RR limite le service mobile aéronautique (OR) à une largeur de bande maximale de 2,8 kHz. Par conséquent, l'Appendice **26** du RR devrait être examiné et révisé pour s'assurer qu'il répond aux besoins aéronautiques actuels et futurs en permettant le regroupement de canaux en ondes décamétriques contigus et d'assurer des modulations numériques qui prennent en charge des débits de données plus élevés, tout en garantissant que les brouillages causés en-dehors des bandes multicanal assignées ne soient pas supérieurs aux brouillages présents dans chaque canal observé isolément.

Propositions

ADD IAP/44A27A1/1

Projet de nouvelle Résolution [WBHF-2027] (CMR-23)

Ordre du jour de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2027

La Conférence mondiale des radiocommunications (Dubaï, 2023),

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,

décide

de recommander au Conseil de convoquer en 2027 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‑19 et du rapport de la Réunion de préparation à la Conférence, et compte dûment tenu des besoins des services existants et futurs dans les bandes de fréquences considérées, examiner les points suivants et prendre les mesures appropriées:

1.[XXX] examiner, compte tenu des études menées par l'UIT-R conformément à la Résolution **[WBHF] (CMR-23)**, les mesures réglementaires pertinentes, y compris les mises à jour possibles de l'Appendice **26** du Règlement des radiocommunications à l'appui de la modernisation des systèmes mobiles aéronautiques (OR) large bande en ondes décamétriques,

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 pour convoquer la CMR-27 et à engager dès que possible les consultations nécessaires avec les États Membres,

charge le Directeur du Bureau des radiocommunications

de prendre les dispositions requises pour convoquer les sessions de la Réunion de préparation à la Conférence et d'élaborer un rapport à l'intention de la CMR-27,

charge le Secrétaire général

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

**Motifs:** Fournir des études en vue de l'examen et de la possible révision de l'Appendice **26** du RR pour répondre aux besoins aéronautiques actuels et futurs compte tenu de la disponibilité de nouvelles technologies permettant de moderniser les systèmes en ondes décamétriques, y compris d'améliorer considérablement la capacité, la connectivité et la qualité de service.

ADD IAP/44A27A1/2

Projet de nouvelle Résolution [WBHF] (CMR-23)

Examen des dispositions réglementaires visant à mettre à jour l'Appendice 26  
du Règlement des radio communications à l'appui de la modernisation  
des systèmes mobiles aéronautiques (OR) en ondes décamétriques

La Conférence mondiale des radiocommunications (Dubaï, 2023),

considérant

*a)* qu'aux fins de la présente Résolution, les termes «large bande», dans le contexte des communications en ondes décamétriques, peuvent désigner une combinaison de plusieurs canaux de 2,8 kHz pour fournir des débits de données améliorés;

*b)* qu'en raison des technologies numériques évoluées qui sont disponibles et des capacités avérées des systèmes aéronautiques large bande en ondes décamétriques, y compris l'agrégation de canaux contigus ou non contigus, il est possible d'obtenir des débits de données plus rapides et une meilleure qualité de communication vocale;

*c)* que les systèmes aéronautiques numériques en ondes décamétriques ont besoin de coexister avec les systèmes aéronautiques analogiques de communication vocale et de données existants en ondes décamétriques sans causer de brouillages préjudiciables;

*d)* que la propagation en ondes décamétriques permet une couverture mondiale pour les aéronefs;

*e)* que les systèmes aéronautiques analogiques de communication vocale et les systèmes aéronautiques numériques à bande étroite en ondes décamétriques constituent actuellement les principaux moyens dont dispose le secteur du transport aérien intérieur et international pour les communications avec des aéronefs dans les zones isolées ou océaniques;

*f)* qu'il est nécessaire, sur le plan opérationnel, de moderniser les services de liaison de données dans la bande d'ondes décamétriques pour les messages qui pourraient prendre en charge la sécurité et la régularité des vols destinés à être utilisés par l'aviation civile internationale;

*g)* que les systèmes aéronautiques en ondes décamétriques actuels sont limités en termes d'exploitation en raison de l'évolution des technologies disponibles et ne permettent pas de répondre aux nombreux besoins d'information des aéronefs modernes s'ils ne sont pas complétés de façon à assurer des communications par satellite pour la sécurité aéronautique;

*h)* que l'utilisation de fréquences des bandes de fréquences attribuées au service mobile aéronautique (OR) (SMA(OR)) entre 3 025 kHz et 18 030 kHz est régie par les dispositions de l'Appendice **26**,

reconnaissant

*a)* qu'il est nécessaire d'améliorer la qualité de fonctionnement des systèmes aéronautiques en ondes décamétriques à l'appui des normes de qualité de fonctionnement définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et reconnues à l'échelle mondiale pour le secteur de l'aviation;

*b)* que l'Annexe 10 (Volume III) de la Convention relative à l'aviation civile internationale fait partie des normes et pratiques internationales recommandées (SARP) pour les systèmes de communication aéronautique à bande étroite en ondes décamétriques actuellement utilisés par l'aviation civile internationale;

*c)* que la modernisation des communications aéronautiques en ondes décamétriques n'appellera aucune modification de l'Article **5** du Règlement des radiocommunications;

*d)* que les fréquences 3 023 kHz et 5 680 kHz sont désignées pour être utilisées pour les opérations de recherche et de sauvetage en vertu de l'Appendice **15** du Règlement des radiocommunications;

*e)* que toute agrégation de canaux doit être effectuée de manière à protéger les autres services primaires fonctionnant dans la bande et dans les bandes de fréquences adjacentes,

notant

*a)* qu'une Résolution analogue (Résolution **429 (CMR-19)**) portaitsur l'examen des dispositions réglementaires visant à mettre à jour l'Appendice **27** du Règlement des radiocommunications à l'appui de la modernisation des systèmes mobiles aéronautiques (R) en ondes décamétriques;

*b)* que les allotissements de fréquence régionaux existants sont présentés en détail dans l'Appendice **26** les systèmes aéronautiques en ondes décamétriques du SMA(OR);

*c)* que l'Appendice **26** contient les allotissements internationaux et régionaux pour les canaux en ondes décamétriques dans le cadre du SMA(OR);

*d)* que les systèmes numériques de communication aéronautique actuels à bande étroite en ondes décamétriques font l'objet de la Recommandation UIT‑R M.1458;

*e)* que la compatibilité inter-systèmes entre les équipements aéronautiques normalisés au niveau international relève de la responsabilité de l'OACI;

*f)* que les nouvelles technologies d'agrégation de canaux contigus ou non contigus en ondes décamétriques permettent d'offrir des largeurs de bande variables supérieures à 2,8 kHz,

décide d'inviter le Secteur des radiocommunications de l'UIT

1 sur la base des études de l'UIT-R, à déterminer les modifications qui pourraient être apportées à l'Appendice **26** concernant le SMA(OR) dans les bandes de fréquences comprises entre 3 025 kHz et 18 030 kHz, compte tenu du point *c)* du *reconnaissant*;

2 à déterminer les éventuelles dispositions transitoires à prévoir pour la mise en œuvre de nouveaux systèmes aéronautiques large bande numériques en ondes décamétriques ainsi que les modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter en conséquence à l'Appendice **26**;

3 à examiner les modalités possibles de mise en œuvre de nouveaux systèmes aéronautiques large bande numériques en ondes décamétriques, compte tenu du point *e)* du *reconnaissant*;

4 à définir les caractéristiques techniques et opérationnelles pertinentes et à mener des études de partage et de compatibilité avec les services existants ayant des attributions à titre primaire dans les mêmes bandes de fréquences ou dans les bandes de fréquences adjacentes;

5 à achever les études à temps pour la CMR-27,

invite la Conférence mondiale des radiocommunications de 2027

à envisager d'apporter les modifications nécessaires à l'Appendice **26**, compte tenu des études menées au titre du point 4 du *décide d'inviter le Secteur des radiocommunications de l'UIT* ci‑dessus,

charge le Secrétaire général

de porter la présente Résolution à l'attention de l'OACI,

invite l'Organisation de l'aviation civile internationale

à participer activement aux études en fournissant les exigences opérationnelles du service aéronautique et les caractéristiques techniques pertinentes disponibles à prendre en compte dans les études du Secteur des radiocommunications de l'UIT.

**Motifs:** Fournir une feuille de route pour les études et l'examen en vue d'une possible révision de l'Appendice **26** du RR pour répondre aux besoins aéronautiques actuels et futurs compte tenu de la disponibilité de nouvelles technologies permettant de moderniser les systèmes en ondes décamétriques, y compris d'améliorer considérablement la capacité, la connectivité et la qualité de service.

PIÈCE JOINTE

Proposition de futur point de l'ordre du jour concernant la mise à jour   
de l'Appendice 26 du Règlement des radiocommunications de l'UIT   
à l'appui des systèmes large bande en ondes décamétriques

|  |  |
| --- | --- |
| **Objet:** Il est proposé d'inscrire à l'ordre du jour de la CMR-27 un point concernant la mise à jour du Règlement des radiocommunications de l'UIT à l'appui des systèmes large bande en ondes décamétriques. | |
| **Origine:** CITEL | |
| *Proposition*:  Examiner et mettre à jour les parties pertinentes de l'Appendice **26** du Règlement des radiocommunications de l'UIT à l'appui des systèmes large bande en ondes décamétriques pour l'aviation, tout en veillant à assurer la compatibilité avec les autres utilisations habituelles des ondes décamétriques. | |
| *Contexte/motif*:  L'utilisation par l'aviation des différentes bandes de fréquences en ondes décamétriques dans la gamme 3 025 kHz et 18 030 kHz est essentielle pour les communications aéronautiques à longue distance dans les zones isolées ou océaniques. Depuis le dernier examen de fond de l'Appendice **26** du Règlement des radiocommunications de l'UIT, l'utilisation des ondes décamétriques par l'aviation n'a cessé d'évoluer et de croître. L'aviation envisage d'autres changements dans cette bande de fréquences grâce à de nouvelles technologies qui permettront d'améliorer considérablement la capacité, la connectivité et la qualité de service pour les communications de données et les communications vocales aéronautiques. Elle prévoit notamment d'accroître la largeur de bande des canaux pour améliorer le débit des données. Une telle évolution dans le cadre des attributions existantes en ondes décamétriques pour l'aviation offrirait à celle-ci des moyens supplémentaires d'améliorer la sécurité et la couverture mondiale. L'Appendice **26** du RR doit être examiné pour s'assurer qu'il répond aux besoins aéronautiques actuels et futurs en permettant de regrouper des canaux consécutifs en ondes décamétriques et d'assurer des modulations numériques qui prennent en charge des débits de données plus élevés, tout en garantissant que les brouillages en-dehors des bandes multicanal assignées ne soient pas supérieurs aux brouillages présents dans chaque canal observé isolément. | |
| *Services de radiocommunication concernés*:  Service mobile aéronautique (OR) | |
| *Indication des difficultés éventuelles*:  Aucune difficulté n'est prévue | |
| *Études précédentes ou en cours sur la question*:  Sans objet | |
| *Études devant être réalisées par*:  Groupe de travail 5B de l'UIT-R | *avec la participation de*:  OACI |
| *Commissions d'études de l'UIT-R concernées*:  Commissions d'études 5 et 6 de l'UIT-R | |
| *Répercussions au niveau des ressources de l'UIT, y compris incidences financières (voir le numéro 126 de la Convention)*:  Minimes | |
| ***Proposition régionale commune*:** Oui | ***Proposition soumise par plusieurs pays*:** Oui/Non  ***Nombre de pays*:** 12 |
| ***Observations*** | |

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