|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Conférence mondiale des radiocommunications (CMR-23) Dubaï, 20 novembre – 15 décembre 2023** | |  |
|  | |  | |
|  | |  | |
| **SÉANCE PLÉNIÈRE** | | **Addendum 17 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 17

Introduction

La Résolution **812 (CMR‑19)** contient l'ordre du jour préliminaire de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2027 (CMR-27), dont le point 2.9 vise à «étudier la possibilité de faire des attributions de fréquences additionnelles au service mobile dans la bande de fréquences 1300‑1 350 MHz, afin de faciliter le développement futur des applications du service mobile, conformément à la Résolution **250 (CMR‑19)**»*.*

Dans la Résolution **250 (CMR-19)**, il est demandé que des études soient menées en ce qui concerne des attributions possibles au service mobile terrestre (à l'exclusion des télécommunications mobiles internationales) dans la bande de fréquences 1 300-1 350 MHz en vue de leur utilisation par les administrations pour le développement futur des applications du service mobile de Terre[[1]](#footnote-1).

La bande de fréquences 1 300-1 350 MHz est attribuée à titre primaire au service de radiolocalisation (SRL), au service de radionavigation aéronautique (SRNA) et au service de radionavigation par satellite (Terre vers espace) (SRNS) dans les trois Régions.

Deux renvois pertinents sont applicables à la bande de fréquences 1 300-1 350 MHz, à savoir les numéros **5.337** et **5.337A** du RR.

Le numéro **5.337** du RR dispose ce qui suit: «L'emploi des bandes 1 300-1 350 MHz, 2 700‑2 900 MHz et 9 000-9 200 MHz par le service de radionavigation aéronautique est limité aux radars au sol et aux répondeurs aéroportés associés n'émettant que sur des fréquences de ces bandes, uniquement lorsqu'elles sont mises en action par les radars fonctionnant dans la même bande».

Le numéro **5.337A** du RR dispose ce qui suit: «L'utilisation de la bande 1 300-1 350 MHz par des stations terriennes du service de radionavigation par satellite et des stations du service de radiolocalisation ne doit pas causer de brouillage préjudiciable ni imposer de contraintes à l'exploitation et au développement du service de radionavigation aéronautique.     (CMR-2000)».

La bande de fréquences 1 300-1 350 MHz est utilisée par des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour exploiter un large éventail de systèmes radar à longue portée utilisés pour mesurer la portée, le relèvement et la vitesse des aéronefs et pour mener des missions essentielles à la sécurité et à la fiabilité du contrôle du trafic aérien qui concernent l'espace aérien national, la surveillance des frontières et la lutte contre le trafic de drogue. Ces systèmes radar garantissent le transport des personnes et des marchandises en toute sécurité, favorisent les flux commerciaux et constituent des moyens de défense nationale. Les radars à longue portée sont exploités dans cette partie du spectre des fréquences radioélectriques, car les effets des précipitations et du brouillard sur la détection des cibles des radars sont très faibles, et les niveaux de bruit de fond externe particulièrement bas. Ces facteurs sont importants pour parvenir à assurer la détection longue portée d'aéronefs de différentes tailles et d'autres cibles[[2]](#footnote-2).

Plusieurs études relevant du point 1.1 de l'ordre du jour de la CMR-15 sur les télécommunications mobiles internationales (IMT) et les mêmes systèmes radar existants ont été menées en ce qui concerne la gamme de fréquences 1 300-1 400 MHz. Toutes les études montrent, sur la base des paramètres fournis par les groupes de travail concernés, qu'à l'intérieur de la même zone géographique, l'exploitation sur la même fréquence de systèmes mobiles large bande et de radars est impossible. Par conséquent, il se peut qu'une utilisation harmonisée à l'échelle mondiale de la gamme de fréquences 1 300-1 400 MHz, ou d'une partie de celle-ci, par le service mobile (SM) pour la mise en œuvre des IMT ne soit pas possible[[3]](#footnote-3).

Il convient également de noter que, selon toutes les études ayant démontré la possibilité de mettre en œuvre les systèmes IMT dans la gamme de fréquences 1 300-1 400 MHz, les IMT et les équipements radar doivent être modifiés. Ces études suggèrent également de segmenter les fréquences conformément à la Recommandation UIT-R SM.1132, ce qui peut nécessiter de replanifier les systèmes radar selon qu'il conviendra pour retirer les radars d'une partie de la gamme de fréquences, afin de prévoir une quantité de spectre suffisante pour tenir compte du canal des IMT, ainsi que du décalage de fréquence. Chaque fois qu'il sera envisagé de replanifier des radars, il faudra tenir compte du fait que certaines administrations utilisent des radars qui fonctionnent sur l'ensemble de la gamme de fréquences comprise entre 1 300-1 400 MHz3.

Bien que, dans la Résolution **250 (CMR-19)**, il ait été décidé de mener des études de partage et de compatibilité dans la bande de fréquences 1 300-1 350 MHz pour assurer la protection des services existants auxquels la bande de fréquences est attribuée à titre primaire, les études effectuées à ce jour n'ont montré aucune possibilité de compatibilité avec les systèmes exploités dans cette bande de fréquences. Par conséquent, l'inscription à l'ordre du jour de la CMR-27 d'un nouveau point visant à ajouter une attribution au service mobile dans la bande de fréquences 1 300-1 350 MHz suscite de vives inquiétudes quant aux brouillages préjudiciables qui pourraient être causés aux systèmes radar existants et au danger potentiel pour la sécurité publique[[4]](#footnote-4).

La stratégie de l'OACI en matière de spectre pour les systèmes de surveillance aéronautique à long terme prévoit la disponibilité continue de la bande de fréquences 1 215-1 350 MHz, qui est attribuée au service de radionavigation et au service de radionavigation aéronautique, afin qu'elle soit utilisée par les radars primaires de surveillance à l'échelle mondiale5.

Propositions

MOD IAP/44A27A17/1

RÉSOLUTION 812 (RéV.CMR-23)

Ordre du jour préliminaire de la Conférence mondiale  
des radiocommunications de 2027[[5]](#footnote-5)\*

La Conférence mondiale des radiocommunications (Dubaï, 2023),

...

décide de formuler l'avis suivant

...

...

**Motifs:** Bien que, dans la Résolution **250 (CMR-19)**, il ait été décidé de mener des études de partage et de compatibilité pour assurer la protection des services existants auxquels la bande de fréquences est attribuée à titre primaire, les études effectuées à ce jour n'ont montré aucune possibilité de compatibilité avec les systèmes exploités dans cette bande de fréquences. En outre, les études menées au titre du point 1.1 de l'ordre du jour de la CMR-15 sur les IMT et les mêmes systèmes radar existants ont montré que le partage des mêmes fréquences n'était pas possible. Par conséquent, l'inscription à l'ordre du jour de la CMR-27 d'un nouveau point visant à ajouter une attribution au service mobile dans la bande de fréquences 1 300-1 350 MHz suscite de vives inquiétudes quant aux brouillages préjudiciables qui pourraient être causés aux systèmes radar existants et au danger potentiel pour la sécurité.

SUP IAP/44A27A17/2

RÉSOLUTION 250 (CMR-19)

Études relatives à des attributions possibles au service mobile terrestre (à l'exclusion des Télécommunications mobiles internationales) dans  
la bande de fréquences 1 300-1 350 MHz en vue de leur utilisation  
par les administrations pour le développement futur   
des applications du service mobile de Terre

**Motifs:** Cette suppression découle du fait que le point 2.9 du *décide de formuler l'avis suivant*, qui figure dans l'ordre du jour préliminaire de la CMR-27, n'a pas été inclus à l'ordre du jour de la CMR-27 adopté par la CMR-23.

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

1. <https://www.itu.int/dms_pub/itu-r/oth/0C/0A/R0C0A00000F0088PDFE.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.ntia.doc.gov/files/ntia/publications/compendium/1300.00-1350.00_01DEC15.pdf> [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://www.itu.int/dms_ties/itu-r/md/12/jtg4567/c/R12-JTG4567-C-0715!N25!MSW-E.docx> [↑](#footnote-ref-3)
4. [https://www.icao.int/safety/FSMP/Documents/ITU-WRC23/SL.2023.60.english.pdf](https://www.icao.int/safety/FSMP/Documents/ITU-WRC23/SL.2023.60.french.pdf) [↑](#footnote-ref-4)
5. \* La présence de bandes de fréquences entre crochets dans la présente Résolution signifie que la CMR-23 examinera et reverra l'inclusion de ces bandes de fréquences entre crochets et prendra la décision qu'elle jugera appropriée. [↑](#footnote-ref-5)