

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 5 : Examen des résultats de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2003 de l'UIT (CMR-2003) et de leurs incidences sur l'utilisation du spectre électromagnétique aéronautique

GESTION DU SPECTRE EN EUROPE

(Note présentée par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne - EUROCONTROL, au nom de ses États membres et de ceux de la CEAC²)

SOMMAIRE

Un nouveau mécanisme de gestion du spectre et des radiofréquences en Europe a été élaboré par EUROCONTROL, en étroite coopération avec l'OACI, à la demande des Ministres de la CEAC. Ce mécanisme est progressivement mis en œuvre. Un premier résultat a été le projet de Position commune de l'aéronautique européenne, qui a servi pour justifier les besoins de l'aviation en Europe en matière de spectre.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La disponibilité du spectre des radiofréquences est primordiale pour la gestion efficace et sûre des services de navigation aérienne. L'impossibilité de répondre à la demande de spectre radio réduit la capacité potentielle de prise en charge du trafic aérien et, de ce fait, aggrave les retards. Le spectre des radiofréquences revêt également une importance fondamentale pour les usagers aéronautiques militaires,

¹ Les versions anglaise, espagnole, française et russe sont fournies par EUROCONTROL.

² Les États membres de la CEAC sont : **Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, ex-République yougoslave de Macédoine, Malte, Moldavie, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie** et Ukraine.

Les 31 États membres d'EUROCONTROL apparaissent en caractères **gras**.

qui doivent pouvoir exercer leurs responsabilités en matière de sûreté et de défense nationales dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité.

1.2 La gestion du spectre est une fonction stratégique dont l'objet est d'assurer l'attribution des différentes bandes de fréquences du spectre radio en veillant à ménager, pour l'aviation, un spectre suffisant et adéquatement protégé contre tout brouillage préjudiciable.

2. NOUVEAU MÉCANISME

2.1 Lors de leur 6^{ème} réunion sur le système de circulation aérienne en Europe (MATSE/6), les Ministres des Transports de la CEAC ont reconnu que le spectre des radiofréquences représentait une ressource rare aux capacités limitées faisant l'objet d'une demande en croissante augmentation. Ils ont demandé à EUROCONTROL d'envisager la mise en place d'un mécanisme fort pour la gestion, l'assignation et le contrôle de l'utilisation du spectre aéronautique dans l'espace aérien des États de la CEAC, en étroite coopération avec les États et l'OACI.

2.2 Le nouveau mécanisme qui en a découlé, décrit en Pièce jointe, rationalise la gestion tant du spectre que des fréquences. Un ensemble de processus nouveaux permettront d'améliorer sensiblement l'efficacité et de coordonner l'activité à l'échelon paneuropéen.

2.3 L'élaboration et la tenue à jour d'une stratégie en matière de spectre de radiofréquences et la formulation d'un projet de position commune de l'aéronautique européenne constituent une exigence fondamentale.

3. POSITION COMMUNE DE L'AÉRONAUTIQUE EUROPÉENNE

3.1 Grâce à une coordination étroite permanente avec l'OACI et l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis, il a été possible d'adopter une position harmonisée. Juste avant la WRC 2003, les principales préoccupations européennes étaient les suivantes :

3.1.1 Le Service de radionavigation aéronautique (ARNS), y compris le système d'atterrissage hyperfréquences (MLS) dans la bande 5091-5150 MHz (Point 1.4). L'objectif était de préserver l'utilisation de la bande 5091-5150 MHz pour le déploiement futur de l'ARNS et d'étudier l'utilisation potentielle de la bande pour d'autres types d'applications aéronautiques, notamment l'introduction de nouveaux systèmes aéroportuaires prévus pour le guidage et la surveillance des mouvements au sol.

3.1.2 La bande 5150-5750 MHz (Points 1.5 et 1.6). Assurer la protection des attributions ARNS dans la sous-bande 5350-5470 MHz. Soutenir la mise en place de systèmes aéronautiques futurs dans la sous-bande 5150-5250 MHz.

3.1.3 Partage du Service de radionavigation par satellite (RNSS) avec les applications de l'aviation (Point 1.15). Protéger la bande du dispositif de mesure de la distance (DME) grâce au mécanisme pfd global avec la valeur convenue au sein de l'aviation internationale. Éviter tout risque inacceptable pour le fonctionnement des radars du contrôle de la circulation aérienne (ATC).

3.1.4 Attribution de nouveaux services aéronautiques dans la bande 108-118 MHz (Point 1.28). Obtenir des attributions pour les liaisons de données exploitées pour les besoins de la navigation aérienne.

3.1.5 Prise en considération des Besoins nouveaux de l'aviation en matière de spectre, à la WRC 2007 (Point 7.2). Prendre des dispositions en vue d'attributions de bandes supplémentaires aux services de radiocommunication aéronautiques, pour permettre l'augmentation nécessaire de la capacité de l'infrastructure ATC tout en sauvegardant les attributions aéronautiques existantes.

4. **SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE**

4.1 Les membres de la Conférence sont invités à :

- a) prendre acte du nouveau mécanisme EUROCONTROL de gestion du spectre et des fréquences, été élaboré en coopération étroite avec l'OACI ;
- b) prendre acte de la Position commune de l'aéronautique européenne, telle que présentée lors de la WRC 2003 ;
- c) inciter les États, à l'issue de la WRC 2003, à participer activement aux travaux en cours au sujet des points de l'ordre du jour de la WRC 2007 qui auront des répercussions pour le secteur de l'aviation.

APPENDICE

NOUVEAU MÉCANISME EUROPÉEN DE GESTION DU SPECTRE ET DES FRÉQUENCES

1. CONTEXTE

1.1 La disponibilité du spectre des radiofréquences est primordiale pour la gestion efficace de la circulation aérienne et le fonctionnement des services liés à la sécurité de la vie humaine qui lui sont associés. L'impossibilité de répondre à la demande de spectre radioélectrique réduit la capacité potentielle de prise en charge du trafic aérien et, ce faisant, accentue les retards. Le spectre des radiofréquences revêt également une importance fondamentale pour les usagers aéronautiques militaires, qui doivent pouvoir exercer leurs responsabilités en matière de sûreté et de défense nationales dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité.

1.2 La gestion du spectre est une fonction stratégique dont l'objet est d'assurer l'attribution des différentes bandes de fréquences du spectre radio en veillant à ménager, pour l'aviation, un spectre suffisant et adéquatement protégé contre tout brouillage préjudiciable. La gestion des fréquences est une fonction tactique dont l'objet est de planifier les assignations de fréquences au sein des bandes réservées à l'aviation.

1.3 Lors de leur réunion MATSE/6, les ministres des Transports de la CEAC ont reconnu que le spectre des radiofréquences constituait une ressource rare et limitée, pour laquelle la demande ne cesse d'augmenter. Ils ont demandé à EUROCONTROL d'envisager la mise en place d'un mécanisme fort pour la gestion, l'assignation et le contrôle de l'utilisation du spectre aéronautique dans l'espace aérien des États de la CEAC, en étroite coopération avec les États et l'OACI.

1.4 Conformément à la Directive n° 00/58 du 13 avril 2000 de la Commission permanente, l'Agence a été chargée d'entreprendre, en partenariat avec les administrations des États membres de la CEAC et leurs prestataires de services de navigation aérienne respectifs, l'élaboration et le lancement des plans et programmes découlant des décisions prises à la MATSE/6.

1.5 Parallèlement, la Commission européenne a soumis au Parlement européen et au Conseil, en juillet 2000, une proposition de cadre réglementaire en matière de politique relative au spectre des radiofréquences au sein de la Communauté européenne.

2. SITUATION ACTUELLE

2.1 Un grand nombre de lacunes ont été recensées dans les procédures actuelles de gestion du spectre et des fréquences, parmi lesquelles une pénurie de moyens humains et financiers, aggravée par des doubles emplois.

2.2 Les questions liées au spectre suscitent un investissement massif au plan mondial. Plus de 85 groupes différents représentant les milieux de l'aviation et des télécommunications, y consacrent leur activité. Chaque année, quelque 340 réunions sont organisées sur le sujet, ce qui représente au

moins 85.000 journées-homme. Le secteur aéronautique ne participe cependant qu'à moins de 25 % de ces réunions, auxquelles il consacre environ 1.800 journées-homme.

2.3 L'absence de stratégie en matière de spectre de radiofréquences rend difficile la prise en compte, à un stade précoce, des incidences du spectre sur les processus de planification dans le domaine aéronautique. Une telle stratégie contribuerait du reste utilement à l'édification d'une position OACI dans le cadre des diverses Conférences mondiales sur les radiocommunications (WRC).

2.4 De même, faute d'une position aéronautique européenne commune, intégrant les exigences civiles et militaires, le secteur aéronautique ne peut exercer d'influence efficace aux échelons politiques les plus élevés.

2.5 Il est absolument indispensable qu'au niveau politique européen, la protection des services liés à la sécurité de la vie humaine prime sur les intérêts commerciaux, ce qui n'est pas nécessairement le cas actuellement. Pour sa part, l'industrie aéronautique doit avancer des preuves à l'appui de l'argumentation en faveur des niveaux de protection.

2.6 Le spectre est une ressource limitée, qui se fait de plus en plus rare et subit la concurrence d'autres industries. Des attributions additionnelles pourraient se révéler nécessaires pour répondre aux besoins actuels et prévus du secteur aéronautique. Si de nouveaux services peuvent, à terme, requérir un complément de fréquences, ces besoins doivent toujours, dans un premier temps, être satisfaits en utilisant le spectre aéronautique actuel. Un réexamen des critères d'attribution et de planification pourrait donc se révéler nécessaire.

2.7 Compte tenu du caractère mondial des attributions des fréquences du spectre aéronautique, celles-ci sont particulièrement attrayantes pour les services radio non aéronautiques. En cas de proposition pouvant avoir une incidence sur le spectre aéronautique, les réactions sont souvent tardives et le secteur aéronautique n'est pas toujours en mesure de participer aux forums appropriés, faute de ressources.

2.8 Les systèmes de communication autres que les systèmes radio constituent une menace. Dans le passé, ils étaient considérés comme des systèmes non rayonnants, mais la pratique a prouvé le contraire ; ainsi, il arrive que la télédistribution par câble brouille les communications aéronautiques en très haute fréquence (VHF) et les systèmes de navigation ATC (radiophare omnidirectionnel VHF - VOR et système d'atterrissage aux instruments - ILS).

2.9 Enfin, pour atteindre un niveau d'interopérabilité à l'échelle mondiale et se conformer aux obligations internationales, le secteur aéronautique est tenu de chercher à obtenir des attributions mondiales de spectre. L'utilisation des fréquences aéronautiques doit continuer à s'effectuer dans le respect des Règlements de l'Union internationale des télécommunications (UIT) ; or ces derniers pourraient devoir être revus pour refléter l'évolution des applications et solutions techniques dans l'aéronautique.

3. LE NOUVEAU MÉCANISME

3.1 Le nouveau mécanisme affine la gestion à la fois du spectre et des fréquences. Il repose sur le principe que les États ont le pouvoir nécessaire et qu'ils fournissent le service à leurs utilisateurs, EUROCONTROL jouant un rôle d'appui.

3.2 Un ensemble de nouveaux processus ont été développés, qui permettront d'obtenir une efficacité sensiblement accrue et d'assurer une activité coordonnée à l'échelle paneuropéenne.

3.3 Une exigence fondamentale consiste à préparer la Stratégie aéronautique européenne du spectre et la Position commune de l'aéronautique européenne.

3.4 Un Groupe de consultation sur la gestion du spectre et des fréquences, comprenant un large éventail de parties intéressées, a été mis sur pied pour superviser ces travaux. Ce groupe coordonnera également la représentation du secteur aéronautique aux réunions décisives et réduira ainsi substantiellement les doubles emplois.

3.5 Des outils d'automatisation sont en cours de mise en œuvre pour appuyer les processus du Nouveau mécanisme.

4. CONCLUSIONS

4.1 Le spectre des fréquences radioélectriques représente une ressource vitale pour l'aviation. Le trafic aérien dépend de sa disponibilité adéquate. Toutefois, les compétences techniques dans ce domaine sont rares et doivent donc être utilisées de façon rationnelle.

4.2 Le nouveau mécanisme permettra de mettre en œuvre un ensemble paneuropéen de processus qui contribuera à améliorer l'efficacité, ainsi que la transparence. Cela permettra à son tour à la communauté aéronautique d'étayer ses arguments en faveur d'un spectre élargi, en démontrant notamment que le spectre qui lui est actuellement alloué est géré de façon efficace.

— FIN —