

# COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 5 août 2008

### sur l'utilisation harmonisée du spectre radioélectrique dans la bande de fréquences 5 875-5 905 MHz pour les applications des systèmes de transport intelligents liées à la sécurité

[notifiée sous le numéro C(2008) 4145]

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/671/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la décision n° 676/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 relative à un cadre réglementaire pour la politique en matière de spectre radioélectrique dans la Communauté européenne (décision «spectre radioélectrique») <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Conseil <sup>(2)</sup> et le Parlement européen <sup>(3)</sup> ont souligné combien il est important d'accroître la sécurité routière en Europe. Les systèmes de transport intelligents (STI), en introduisant les technologies de l'information et des communications (TIC) dans l'infrastructure de transport et les véhicules de façon à éviter les situations potentiellement dangereuses et à réduire le nombre d'accidents, sont au centre d'une approche intégrée de la sécurité routière <sup>(4)</sup>.
- (2) L'utilisation efficace et cohérente du spectre radioélectrique est essentielle à la mise au point de nouveaux équipements sans fil dans la Communauté <sup>(5)</sup>.
- (3) Les STI comprennent les systèmes coopératifs basés sur les communications de véhicule à véhicule, de véhicule à infrastructure et d'infrastructure à véhicule pour la transmission d'informations en temps réel. Ces systèmes offrent de grandes possibilités d'accroître l'efficacité du système de transport, la sécurité de tous les usagers de la route et la qualité des déplacements. Pour atteindre ces objectifs, les communications entre les véhicules et l'infrastructure routière doivent être fiables et rapides.

(4) Étant donné la mobilité des véhicules, la nécessité d'assurer la réalisation du marché intérieur et le renforcement de la sécurité routière à travers l'Europe, les radiofréquences utilisées par les STI coopératifs doivent être mises à disposition de façon harmonisée dans toute l'Union européenne.

(5) Conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la décision n° 676/2002/CE, la Commission a confié à la Conférence européenne des administrations des postes et des télécommunications (CEPT), le 5 juillet 2006, un mandat consistant à vérifier quelles sont les exigences en matière de radiofréquences pour les applications liées à la sécurité dans le contexte des STI et des systèmes coopératifs, et à réaliser des études de compatibilité technique entre les applications STI liées à la sécurité et les services radio potentiellement affectés dans les bandes de fréquences en question. Il a également été demandé à la CEPT d'établir des plans de disposition optimale des voies dans les bandes sélectionnées pour les STI.

(6) Les résultats pertinents des travaux effectués par la CEPT constituent la base technique de la présente décision.

(7) Dans son rapport du 21 décembre 2007 (rapport 20 de la CEPT), la CEPT a conclu que la bande de 5 GHz, en particulier les fréquences comprises entre 5 875 et 5 905 MHz, était adaptée aux applications STI liées à la sécurité, lesquelles accroissent la sécurité routière en fournissant au conducteur et au véhicule davantage d'informations sur l'environnement, les autres véhicules et usagers de la route. En outre, les STI sont compatibles avec tous les services étudiés dans cette bande et avec tous les autres services étudiés en dessous de 5 850 MHz et au-dessus de 5 925 MHz, pour autant qu'ils respectent certaines limites d'émission fixées dans le rapport CEPT. La sélection de cette bande serait également compatible avec l'utilisation du spectre dans d'autres régions du monde, et contribuerait donc à l'harmonisation au niveau mondial. De plus, les STI ne pourraient pas demander à être protégés contre les stations terriennes du service fixe par satellite, et les émissions indésirables des équipements STI doivent être limitées afin de protéger ce service.

<sup>(1)</sup> JO L 108 du 24.4.2002, p. 1.

<sup>(2)</sup> Conclusions du Conseil 15101/03 du 5 décembre 2003 et conclusions Verona 2 du 26 octobre 2004.

<sup>(3)</sup> JO C 244 E du 18.10.2007, p. 220.

<sup>(4)</sup> COM(2006) 314.

<sup>(5)</sup> Conclusions du Conseil 15530/04 et 15533/04 du 3 décembre 2004.

(8) L'Institut européen des normes de télécommunications (ETSI) finalise la norme harmonisée EN 302 571 conformément aux études de compatibilité de la CEPT afin de conférer une présomption de conformité à l'article 3, paragraphe 2, de la directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité <sup>(1)</sup>, et ainsi de faire en sorte que les équipements STI conformes ne provoquent pas d'interférences nuisibles. Les émetteurs STI sont censés optimiser l'utilisation du spectre et maintenir leur puissance d'émission au niveau minimum de façon à utiliser effectivement les radiofréquences qui leur sont attribuées et éviter les interférences nuisibles.

(9) Pour cette raison, la norme prévoit de mettre en œuvre une commande de puissance d'émission (TPC) d'une portée d'au moins 30 dB eu égard à la puissance d'émission totale maximale de p.i.r.e. moyenne de 33 dBm. Au cas où certains fabricants choisiraient de ne pas employer les techniques définies dans cette norme, il faudrait recourir à toute autre méthode permettant d'assurer un niveau d'atténuation des interférences au moins équivalent à celui garanti par la norme.

(10) L'harmonisation au titre de la présente décision n'exclut pas la possibilité, pour un État membre, d'appliquer, si cela se justifie, des périodes transitoires ou des arrangements relatifs à l'utilisation partagée du spectre radioélectrique.

(11) Les États membres sont censés mettre les radiofréquences à disposition des communications STI de véhicule à véhicule au cours de la période de six mois durant laquelle ils sont tenus de désigner la bande de fréquences 5 875-5 905 MHz conformément à la présente décision. Toutefois, pour les communications STI d'infrastructure à véhicule et de véhicule à infrastructure, il se peut que certains États membres éprouvent des difficultés à finaliser, dans ce délai, un cadre d'autorisation approprié ou un mécanisme de coordination de l'installation de l'infrastructure routière des différents opérateurs STI. Tout retard dans la mise à disposition des radiofréquences au-delà de cette période risque de nuire à l'adoption généralisée des applications STI liées à la sécurité dans l'Union européenne, et doit donc être limité et dûment justifié.

(12) À l'avenir, il pourrait être nécessaire de redéfinir le champ d'application de la présente décision en tenant compte de l'évolution commerciale et des progrès techniques, notamment à partir des informations fournies par les États membres en la matière.

(13) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité du spectre radioélectrique,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

La présente décision a pour objet d'harmoniser les conditions relatives à la disponibilité et à l'utilisation efficace de la bande de fréquences 5 875-5 905 MHz pour les applications des systèmes de transport intelligents (STI) liées à la sécurité dans la Communauté.

#### *Article 2*

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- 1) «systèmes de transport intelligents», la série de systèmes et services basés sur les technologies de l'information et des communications, remplissant des fonctions de traitement, contrôle, positionnement, communication et électroniques, dont est équipé un système de transport par route;
- 2) «puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e.) moyenne», la p.i.r.e. au cours de la salve de transmission correspondant à la puissance maximale, s'il est mis en œuvre une commande de puissance.

#### *Article 3*

1. Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente décision, les États membres désignent la bande de fréquences 5 875-5 905 MHz pour les systèmes de transport intelligents et, dès que cela est raisonnablement possible après cette désignation, mettent ladite bande de fréquences à disposition sur une base non exclusive.

Une telle désignation est conforme aux paramètres définis en annexe.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent demander des périodes transitoires et/ou des arrangements relatifs à l'utilisation partagée du spectre radioélectrique conformément à l'article 4, paragraphe 5, de la décision «spectre radioélectrique».

#### *Article 4*

Les États membres supervisent l'utilisation de la bande 5 875-5 905 MHz et en rendent compte à la Commission afin de permettre, si nécessaire, une révision de la présente décision.

<sup>(1)</sup> JO L 91 du 7.4.1999, p. 10. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

*Article 5*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 5 août 2008.

*Par la Commission*  
Viviane REDING  
*Membre de la Commission*

---

*ANNEXE*

**Paramètres techniques des applications des systèmes de transport intelligents liées à la sécurité dans la bande  
5 875 – 5 905 MHz**

Paramètre	Valeur
Densité spectrale de puissance maximale (p.i.r.e. moyenne)	23 dBm/MHz
Puissance d'émission totale maximale (p.i.r.e. moyenne)	33 dBm
Règles d'accès aux voies et d'occupation des voies	Doivent être utilisées des techniques d'atténuation des interférences au moins aussi performantes que celles décrites dans les normes harmonisées adoptées en vertu de la directive 1999/5/CE. Cela implique une commande de puissance d'émission (TPC) d'une portée d'au moins 30 dB.