



**Réponse de la RATP à la consultation publique de l'ARCEP
portant sur un « Projet de décision désignant des fréquences
dans la bande 5945 - 6425 MHz pour les systèmes d'accès sans
fil incluant les réseaux locaux radioélectriques » du 30 Juillet
2021.**

Le 29 Septembre 2021



La RATP remercie l'Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP) pour l'opportunité qui lui est offerte de commenter le projet de décision désignant des fréquences dans la bande 5945 - 6425 MHz pour les systèmes d'accès sans fil incluant les réseaux locaux radioélectriques.

La RATP exploite des systèmes Contrôle Commande des Trains du Métro (CBTC), autorisés dans la bande 5915 – 5935 MHz, conformément à la DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2020/1426 de la Commission, du 17 octobre 2020.

Le principe fondamental des systèmes CBTC est celui d'une communication à haute disponibilité et à haute fiabilité pour que les trains et les stations au sol échangent en permanence les informations nécessaires à la transmission des ordres de marche calculés par le système central. Les systèmes CBTC appartiennent à la famille des Systèmes de Transport Intelligents et permettent d'augmenter significativement la fréquence des trains pour répondre à la demande en forte croissance en région urbaine tout en offrant des garanties de sécurité inégalées.

Soucieuse de pouvoir continuer à exploiter ces systèmes pour délivrer un service parmi les plus hauts standards mondiaux en toute sécurité, la RATP est directement concernée par le projet de décision désignant des fréquences dans la bande 5945 - 6425 MHz pour les systèmes d'accès sans fil. En effet, ces systèmes sont susceptibles de causer des brouillages préjudiciables aux systèmes CBTC, qui se traduiraient par le freinage d'urgence des trains. Ces arrêts par répétition peuvent causer des problèmes majeurs de sécurité notamment dans la prise en charges des voyageurs. En outre, chaque perte dans la délivrance du service de transport dégrade les indicateurs de qualité de service dans le cadre du contrat de la RATP avec IDF Mobilité.

Observation 1 :

Les limites des émissions hors bande au-dessous de 5 935 MHz, telles que définies par la Décision d'Exécution (UE) 2021/1067, sont 2,5 (dispositifs VLP) à 25 fois (dispositifs LPI) moins contraignantes que les limites recommandées par les industriels de l'écosystème du rail urbain.

En conséquence de quoi, il est primordial que l'Administration soit en mesure de faire cesser les brouillages le cas échéant. Cette possibilité est garantie par l'Article 3 de la Décision d'Exécution (UE) 2021/1067 qui explicite le régime d'autorisation « sans brouillage et sans protection ».

Le projet de décision soumis à la consultation publique, dans son Article 1 définit sans ambiguïté le régime d'autorisation « *Sans brouillage et sans protection* », qui protège les services de radiocommunication des brouillages préjudiciables.

L'Article 4 précise que les systèmes visés par l'autorisation « *ne doivent en aucun cas causer de brouillage aux affectataires des bandes de fréquences concernées au titre du tableau national de répartition des bandes de fréquences* », mais sans mentionner explicitement le régime d'autorisation « *sans brouillage et sans protection* » pourtant dûment défini.

La RATP propose de réviser l'Article 4 paragraphe 1 comme suit :

Les systèmes d'accès sans fil incluant les réseaux locaux radioélectriques (WAS/RLAN) sont établies librement, sans brouillage et sans protection, dans la bande de fréquences 5945-6425 MHz pour cet usage sous réserve du respect des conditions techniques prévues à l'annexe de la présente décision.



Observation 2 :

L'étendue des incertitudes qui entachent les études de compatibilité réalisées préalablement à l'adoption de la Décision d'Exécution (UE) 2021/1076 a conduit la Commission Européenne à anticiper le réexamen de ladite Décision à l'horizon fin 2024. La Note 3 du Tableau 2 acte une valeur d'émissions hors bande qui serait retenue en l'absence de travaux complémentaires.

Dans la Décision d'Exécution (UE) 2021/1067, il convient de noter que l'application de cette valeur, qui assouplit la contrainte actuellement en vigueur, suppose nécessairement le réexamen de ladite Décision, conformément à son Article 4.

Le projet de décision soumis à consultation publique, ne transpose pas l'Article 4 de la Décision d'Exécution (UE) 2021/1067. Il en résulte, par effet collatéral, une incertitude quant au contexte dans lequel les conditions de la Note 3 du Tableau 2 entreraient en vigueur.

La RATP propose de préciser la Note 3 comme suit :

Note 3 : Le caractère approprié de cette limite doit être réexaminé dans le cadre de la révision de la décision d'exécution (UE) 2021/1067 du 17 Juin 2021 de la Commission Européenne, au plus tard le 31 décembre 2024, qui prévoit qu'en l'absence de preuves justifiées, une valeur de -37 dBm/MHz doit s'appliquer à partir du 1er janvier 2025.