

ÉDITO DE MAURICE GEORGES


L'année 2009 a vu une diminution sérieuse du trafic aérien de 7,24 % par rapport à 2008, avec 2700 262 vols contrôlés contre 2911 047 en 2008. Les survols étant également en baisse de 8 % tandis que les vols domestiques ont diminué de 3,81 % en 2009.

La situation n'est pas encore pleinement stabilisée, mais les prévisions de trafic pour 2010 sont à la hausse quoique modérées (+ 1,5 %).

La DSNA continue cependant à moderniser sa gestion de l'espace aérien pour améliorer sa performance en matière de sécurité et d'environnement et préparer l'avenir à la reprise du trafic à long terme.

Cette lettre sera ainsi plus particulièrement consacrée à présenter un point des réalisations 2009 de la DSNA en matière d'espace aérien. Les résultats sont là, et je félicite tous ceux, et ils sont très nombreux, qui ont contribué à ces projets majeurs pour la navigation aérienne.

Tous ces projets s'inscrivent pleinement dans le cadre de notre stratégie Espace pour le FABEC : implication de tous les centres, stratégie basses couches ambitieuse et renforcement de la coopération civile et militaire. ■



Espaces supérieurs

Réseau routes de nuit du FABEC

Après la mise en place en 2008 par le CRNA Est de quatre routes directes de nuit, les CRNA Ouest et Sud-Ouest ont créé trois routes de nuit entre l'Espagne et le Royaume-Uni d'une part, et entre l'Espagne et le Benelux d'autre part. De son côté, le CRNA Sud-Est a mis en place en décembre dernier la première phase de son réseau avec 6 routes de nuit desservant Roissy et des trajectoires internes directes. Dès mars 2010, le CRNA Sud-Est mettra en service 4 nouvelles routes de nuit vers la Suisse. Parallèlement, et grâce à la collaboration des CRNA Ouest et Sud-Ouest, le réseau de nuit sera étoffé à l'automne 2010 avec des routes entre l'Espagne et l'Allemagne. Ces réseaux permettent de réduire les trajectoires programmées pour les vols et de diminuer ainsi l'emport carburant des compagnies aériennes.

CRNA Est : Des simulations FABEC avec Eurocontrol

Suite aux travaux de la task force « hot spots » du FABEC, des simulations ont été réalisées dès l'automne 2009 à Brétigny sur l'inversion des UN 852/853 (SWAP), avec la participation d'une dizaine de contrôleurs de Reims. De nouvelles simulations sont prévues au printemps 2010. Ce projet devrait permettre de réduire la longueur des trajectoires des avions. Dans le cadre des travaux de la task force du FABEC « ATFCM/ASM » (Air Traffic Flow and Capacity Management/Airspace Management), le Centre Défense de Programmation et de Gestion de l'Espace (CDPGE), le CRNA Est et le CRNA Nord ont participé aux simulations organisées sur ces aspects avec nos partenaires du FABEC, d'Eurocontrol et de la Défense. Ces simulations permettront de consolider la stratégie ATFCM/ASM soutenue par la DSNA et la DIRCAM, au sein du FABEC, notamment par la gestion des nouvelles zones militaires transfrontalières et la promotion du niveau 2 du FUA tel qu'il est pratiqué en France.

CRNA Nord : Nouveau concept MERGE POINT

En partenariat avec Eurocontrol, une série de simulations sur la déclinaison du concept Merge-Point au cas des espaces terminaux du CRNA Nord a été réalisée à Brétigny lors d'une première phase entre février et septembre 2009. L'objectif visé est d'optimiser les arrivées et d'augmenter ainsi la sécurité et la capacité tout en réduisant la consommation, grâce à la mise en place de nouveaux segments courbes de régulation dans le secteur TE du CRNA Nord.

Au vu d'un bilan satisfaisant, le CRNA Nord a décidé d'élargir la simulation fin mars 2010 à un nombre plus significatif de contrôleurs (environ un quart de la zone ouest) sur le simulateur ELECTRA.

CRNA Ouest et CRNA Nord : De la capacité de contrôle au développement durable...

MANCHE + : Ce nouveau dispositif de circulation aérienne a été mis en

service le 17 décembre 2009 au CRNA Ouest avec la participation du CRNA Nord. Il consiste à créer de nouveaux secteurs QS, QU, MS, MU au CRNA Ouest à l'interface avec LAC (London Area Control) et le CRNA Nord au nord du volume ZX.

Il vise à permettre une meilleure gestion du trafic dans cette zone très dense, avec des objectifs de sécurité et de fluidité.

AIRE et les "Green Tracks" » transatlantiques : Dans le domaine du développement durable, les expérimentations associées au projet AIRE prévues en 2009 ont pu être réalisées avec la collaboration des CRNA Ouest et Nord, de Roissy CDG et de la compagnie Air France. Ce programme se poursuivra en 2010 avec l'expérimentation de descentes continues entre le CRNA Nord et CDG.

De son côté, le CRNA Ouest a participé à plusieurs expérimentations dans le cadre de ce projet. Suite à l'une d'elles, une procédure d'arrivée « Green Tracks » pour les vols à destination de LFPG via INGOR a été mise en place à l'automne 2009 avec le déplafonnement de la route UM25.

CRNA Sud-Est : le projet Alghero avec l'Italie

Plus au Sud, en Méditerranée, la coopération Franco-Italienne au sein du Cross Border Cooperation Working Group a permis de finaliser un nouveau dispositif de circulation aérienne, améliorant la sécurité et la capacité dans la région d'Alghero. Ce projet issu d'une coopération internationale exemplaire met fin au système rigide de convergence/divergence avec allocation de niveaux dans la zone tampon d'Alghero. Ce nouveau réseau de routes non seulement avec l'Italie, mais aussi avec l'Espagne sera mis en œuvre au printemps 2010.

CRNA Sud-Ouest : Des simulations UIR/SO à l'ENAC

Après plusieurs mois de travail de définition et de préparation locale, puis de validation à l'ENAC, des simulations ont été organisées par le CRNA/SO en mars 2009 pour tester un nouveau réseau de routes dans l'UIR/SO avec un nouveau schéma de zones militaires et la sectorisation associée. Ainsi, 70 contrôleurs et des personnels de la Défense ont pu apporter leur expertise sur :

- Le réseau de routes répondant aux besoins exprimés tant pour l'activité Défense que pour traiter une augmentation du trafic.
- Les interfaces avec Madrid et Barcelone très performantes.
- La définition et l'utilisation de plusieurs critères en vue du déplafonnement de la FIR de Bordeaux (NEW SO Phase 1).
- Une première en simulation : réalisation à l'ENAC de 8 secteurs coordonnés. ■

Les basses couches

La volonté de la DSNA est de promouvoir sa stratégie pour l'espace inférieur, et ce, dans le cadre du FABEC. Les secteurs d'information de vol ou SIV créés dans les approches centrales permettent d'améliorer la sécurité et les services rendus dans les basses couches de l'espace aérien, en particulier dans les zones où cohabitent des vols VFR et IFR.



SNA Centre-Est – SIV Lyon et Clermont-Ferrand

Trois changements majeurs ont été mis en œuvre le 22 octobre dernier au SNA-CE avec la création du SIV de Lyon ; l'approche de Saint-Etienne désormais gérée par l'approche centrale de Clermont-Ferrand et l'extension du SIV de Clermont-Ferrand à l'est et au sud pour le rendre jointif avec celui de Lyon.

SNA Nord-Est – SIV Bale et Strasbourg

Un nouveau SIV, correspondant au secteur SE de l'espace inférieur du CRNA Est, a été créé au sein de l'organisme de contrôle de Bâle-Mulhouse du SNA-NE le 19 novembre 2009. La création de ce SIV et de celui de Strasbourg prévu en 2010 permettra alors au CRNA Est de restructurer ses espaces au dessus du FL 145 et d'augmenter ainsi sa capacité de contrôle.

SNA Ouest – Extension des SIV

Le CRNA Ouest et le SNA Ouest travaillent ensemble à la réorganisation des SIV de la région Ouest dans le cadre du GEIGO (Groupe Espace Inférieur du Grand Ouest). Une extension des SIV Rennes et Nantes a eu lieu en avril 2009. Une modification du SIV Nantes interviendra en avril 2010. Les SIV Iroise et Nantes devraient être jointifs à l'automne 2010.

SNA Sud-Ouest – Déplafonnement des SIV

Durant toute l'année 2009, le CRNA/SO a poursuivi ses travaux en collaboration avec les SNA SO, Sud et Ouest sur le relèvement au FL 145 du plafond des SIV gérés par les APP de La Rochelle, Poitiers, Rodez et Limoges. Cette opération sera mise en service opérationnel le 8 avril 2010.

SNA Sud-Est – Le projet Nice V3

Depuis une dizaine d'années, le dispositif de circulation aérienne dans la région de Nice-St Tropez a régulièrement évolué à la suite de travaux conjoints entre le SNA/SE et le CRNA/SE. Restaient deux points majeurs à résoudre, la compatibilité IFR/VFR dans la région de la St Tropez La Môle et l'accroissement des capacités des terrains de Nice et Cannes. Ce sera chose faite à l'automne 2010 avec la mise en service des résultats obtenus en 2009 en matière d'espace et de dispositif CA par le GT V3 Nice grâce à une coopération intense et un travail de qualité entre les SNA Sud-Est et Sud Sud-Est et le CRNA/SE. Les partenaires militaires ont collaboré eux aussi de manière particulièrement efficace à la réussite de ce projet.

SNA Sud/Sud-Est : Le CRNA Sud-Est et le SNA Sud/Sud-Est ont œuvré ensemble pour la création du SIV Provence en juin 2009. Cette réorganisation des espaces aériens permet un élargissement de la plage horaire des services fournis.

Par ailleurs, la DO a mandaté le chef du SNA/SSE pour mener une étude sur la réorganisation des espaces inférieurs de la compétence du SNA/SSE. Cette étude aborde en particulier quatre scénarii d'évolution pour Perpignan : le statu quo, l'extension au FL145 et ouverture de Perpignan H24, l'extension au FL145 avec reprise de l'approche par l'organisme de Montpellier et enfin l'extension au FL145 avec reprise des espaces par l'organisme de Montpellier la nuit lorsque l'organisme de contrôle de Perpignan est fermé. Le choix de l'un de ces scénarii devrait intervenir vers la fin du premier trimestre 2010.

SNA Nord – COPIL espaces "Quart Nord"

Un nouveau comité de pilotage « Quart Nord » a été institué par la DO pour traiter en particulier des projets de gestion des organismes de Seine, Lille, de Beauvais, ainsi que leurs interfaces avec les SNA Ouest, RP et Nord-Est. ■

Les CMCC ou Centres Militaires de Coordination et de Contrôle

Un CMCC est un centre militaire co-implanté dans un CRNA. Il assure principalement deux types de missions : la coordination avec les organismes de contrôle civils et le contrôle de vols militaires. Le CMCC effectue des coordinations en temps réel entre activités aéronautiques militaires et activités aéronautiques civiles : réservations d'espace, vols prioritaires. Le CMCC participe aux opérations de protection du territoire et des citoyens et peut être amené à rechercher des informations sur certains aéronefs évoluant en IFR ou VFR. Egalement impliqué dans les opérations dites de « sûreté aérienne », le CMCC peut faire intercepter en vol certains aéronefs grâce à des avions de combat ou des hélicoptères placés en alerte.

Les CRNA ont mis en œuvre les dispositions de la feuille de route du 17 septembre 2008 entre l'Etat Major de l'Armée de l'Air (EMAA) et la DSNA relative à la consolidation des CMCC et à la modernisation du dispositif de coordination civile-militaire en matière de contrôle de la circulation aérienne. Au CRNA Sud-Ouest, sont opérationnels depuis mai 2009 :

- des coordinations directes de niveau 3 entre contrôleurs civils et contrôleurs CMCC, permettant un gain pour la sécurité aérienne entre vols IFR et CAM.I.
- le nouveau concept de « Gestion opérative » assurée par des OCCD (Officiers Coordination Contrôle Défense), désormais les principaux interlocuteurs du chef de salle permettant, si besoin, d'adapter quasiment en temps réel la configuration des zones Défense du secteur de compétence du CRNA.

Ainsi, le CRNA Ouest et le CMCC Brest ont signé avec la Défense le 7 mai dernier un nouveau protocole de niveau 3, entérinant l'extension de la zone de compétence du CMCC à l'ensemble du volume de responsabilité du CRNA Ouest. De son côté, le CRNA Est a achevé en 2009, la phase d'étude sur la définition d'un CMCC dit novateur. Un CMCC « type 2 » sera expérimenté à Reims à l'hiver 2011-2012. Il vise à consolider le modèle français d'intégration civile-militaire, qui a vocation à s'inscrire dans le cadre de la mise en œuvre du FABEC. ■



Directeur
de la publication
Maurice Georges

Édition
DSNA Cabinet
01 58 09 41 59

Conception
et Réalisation
Image et Stratégie
Production