

# **POINT 4**

## **4.3 – QUART NORD-EST**

- 4.3.1. Alimentation Bâle Mulhouse (RIGVI - ADOGA)**
- 4.3.2. IRP 2013**
- 4.3.3. Alimentation de la région Parisienne / Travaux du SGT NE**
- 4.3.4. Point Merge System**

### **4.3.1. Alimentation Bâle Mulhouse (RIGVI - ADOGA)**

Prenant en compte les réorganisations Défense dans le Nord Est de la France, le SNA/NE, par le biais du GT Plaine d'Alsace, a proposé des évolutions du dispositif CA de Bâle Mulhouse.

Parmi les évolutions envisagées, une modification du dispositif d'alimentation de Bâle Mulhouse consistant en un déplacement des arrivées SEDOR vers une attente ADOGA, située plus à l'Ouest, a été étudiée. Cette évolution a été réalisée en coopération avec nos partenaires allemands et suisses. Ce déplacement permet de mieux séparer les arrivées par le Nord-est, via le point RIGVI, et les départs vers l'Est de Bâle.

Le nouveau dispositif CA est mis en œuvre depuis le 02 juin 2011.

Ce nouveau dispositif permettra en outre l'étude d'une procédure « descente continue ».

### **4.3.2. IRP 2013**

Dans le cadre du séminaire « stratégie espace aérien supérieur » tenu les 24 et 25 mars 2011, il a été établi un retour d'expérience sur le déroulement du projet Harmonie. Ceci a conduit à décider d'une nouvelle organisation devant permettre la réalisation de la seconde phase du projet IRP (Interface Reims / Paris).

Dans ce contexte, un mandat a été signé par le directeur des opérations, définissant le périmètre d'étude, le phasage et le calendrier associé ainsi qu'une méthode de travail pour la gestion de ce nouveau projet, baptisé IRP 2013.

Il est ainsi confié à une équipe de projet conjointe CRNA-N / CRNA-E :

- d'étudier d'ici l'automne 2011 la re-sectorisation de l'espace des secteurs UJ/AR/SU avec un niveau de coupure au FL355 ou FL345 ;
- de préparer, puis jouer les simulations de validation fin 2011/début 2012 ;
- de mettre en service le dispositif validé au CRNA-N fin 2012, puis de transférer en 2013 les secteurs créés au CRNA-E après la formation préalable des contrôleurs de Reims fin 2012/début 2013.

Pour ce projet dont l'objectif de mise en œuvre finale est le printemps 2013, la date de la première réunion du GT Espace Reims/Paris est le 28 juin 2011.

### **4.3.3. Alimentation de la région Parisienne / Travaux du SGT NE**

Ce projet, qui concerne l'espace aérien situé au nord de la nouvelle TSA200, a un lien direct avec le relèvement de l'altitude de transition, et les travaux seront désormais coordonnés dans le nouveau package LUX du FABEC sous l'égide du SC OPS, donc directement sous l'autorité des Directeurs des Opérations des ANSPs du FABEC.

- La première phase de ces travaux, menée dans le cadre du SGT NE, a consisté en une expérimentation de nouvelles zones d'entraînement pour la Défense (TSA200, R321, R322 et

R323). Cette expérimentation, jugée positive, a débouché sur la pérennisation du dispositif testé. La publication de ce dernier est effective depuis le printemps 2011.

- L'objectif de la seconde phase est l'adaptation du concept « point merge system » (PMS) aux secteurs AP et TE pour répondre aux besoins du CRNA Nord en termes de capacité tout en tenant compte des contraintes du Grenelle de l'environnement.

La coordination interne France se fera au sein du GPCA tandis que les travaux seront conduits au niveau FABEC dans le package LUX. Il s'agit de répondre au besoin d'une capacité plus importante pour alimenter la région parisienne par le NE. Les bénéfices attendus sont une augmentation d'environ 30% de la capacité actuelle. En outre, ce projet est compatible avec la mise en œuvre de procédures CDO.

#### **4.3.4. Point Merge System**

L'étude du concept PMS (Point Merge System) est étendue au-delà des seules arrivées NE (cf 4.1.3).

Des concepts de séquençage des arrivées, via des PMS en approche ont déjà mis en œuvre ou sont en étude avancée au niveau de certains aéroports européens (eg Oslo ou Rome).

Ces concepts ont été adaptés à des zones terminales et l'expérience acquise au Centre Expérimental Eurocontrol de Brétigny ainsi qu'au CRNA-N, sur simulateur, indique une faisabilité opérationnelle et technique avec des gains potentiels en capacité et fluidité d'écoulement du trafic. Une expérimentation s'est notamment tenue récemment au centre d'Eurocontrol de Brétigny, réunissant des contrôleurs des organismes des SNA-RP.

Ce concept, inscrit dans le cadre du programme SESAR, va être évalué par les SNAs-RP en environnement réel au début de l'année 2012.

Il concernera les arrivées Nord-Est et Nord-Ouest de la Région Parisienne (mise en œuvre simultanée des 2 PMS « Terminal Extended » associés respectivement aux secteurs TE et TP du CRNA-N)

Cette première évaluation sera suivie par celle d'un PMS relatif aux arrivées sud-ouest d'Orly, en configuration face à l'Est. Il permettra l'étude de méthodes de travail inter-centre avec pour objectif la mise en œuvre de descentes continues à partir du FL260.

La mise en œuvre de dispositifs PMS dans les secteurs TP et TE sera partie intégrante des travaux des groupes de travail FABEC chargés de préparer les évolutions de l'organisation de l'espace aérien dans ces régions (IP West et IP Lux)

Par ailleurs, un projet de « PMS approche » est à l'étude à l'intérieur de l'EGA pour les arrivées en face à l'ouest à Orly. Ce dispositif facilitera l'intégration et le séquençage des flux en provenance des deux principaux IAF ODRAN et MOLEK. Des simulations dans un cadre SESAR sont prévues pour la fin 2012.