

GT simplifications de l'espace aérien du Sud-Est

Réunion n° 4 du mardi 14 décembre 2010

Lieu : DSAC- SE, Aix enProvence

Coordinateur : DSAC-SE

Note : Suite à décision du directoire de l'espace aérien, ces GT devraient être repris au niveau des CRG donc probablement animés et suivis par les BEP, information à confirmer. Si ce n'est pas le cas la DSAC – Se proposera une réunion d'avancement mi février 2011.

Présents

Représentants aéronautiques	des	fédérations	Patrick BOURCHET (FFA) Jacky BOUVARD (FFVL) Nicolas VAUNOIS (FFVV)
ZAD Sud			Lt Colonel JURBERT
SNA-SE (dont Marseille, Montpellier, Perpignan)			absent cause réunion opérationnelle d'urgence.
SNA – SSE (dont Nice, Cannes, la Môle)			Roland VÉRAN, sub. Etudes et procédures
DSAC-SE			Franck BOURGINE, MIAAL Philippe LOENS, pilote inspecteur Maryse ROUDAUT, RDD/RNA

Ordre du jour

- 1) Exposé Sna – se Nice
- 2) Exposé Zad sud
- 3) Exposé Sna - sse Marseille
- 4) Questions diverses

5. Exposé Sna – se Nice

- a. Limite Nord CTA Toulon : Cette limite est complexe car elle implique trois gestionnaires : Le Luc (D3), Nice (TMA 7 et 8) et Toulon (CTA 1.2). Les limites latérales de la CTA Toulon sont décrites à l'exclusion de l'AWY G7, elle-même partie intégrante des TMA 7 et 8 de Nice ; le plancher de la G7 (5100 ft AMSL) variant selon le QNH, le gestionnaire pourrait être successivement, Toulon, Nice ou bien encore Le Luc en cas d'activation de la LF-D3 (cas de départ IFR du Luc en sortie sur Cuers). Une simplification impliquant, Le Luc, Hyères et Nice sera recherchée.
- b. Transits terrestres Nord LF-R95 : Une réunion de travail entre les représentants du Luc et ceux de Nice sera organisée pour traiter de la simplification des cheminements de transit terrestre. Un seul cheminement est souhaitable (D-NA) en lieu et place des deux existants (D – GB et D – NA). Il serait basé sur le moyen CNM. En cas d'activité des LF-R95, les usagers voulant emprunter cet itinéraire de transit contacteraient Le Luc APP jusqu'au FL055 inclus et Nice Info au-dessus de ce niveau. Afférent à ce point, il est abordé la question des points de transit des cheminements en R95 qui sont difficiles à identifier en l'état actuel. Le SNA SE indique que ce point ne relève pas de sa compétence mais qu'il transmettra au Luc afin d'apprécier l'opportunité de créer de nouveaux points de report plus facilement repérables.
- c. Transits vers la Corse.
 - i. En réponse à la FFA qui souhaitait la création d'un itinéraire de transit Toulon – Corse via les D54, le SNA SE indique qu'il s'agit d'un dossier propre à la BAN de Hyères, néanmoins il indique que le protocole rédigé avec le CCMAR MED, gestionnaire des zones D54, prévoit un délai d'activation très court des zones (15 min.) de fait difficilement compatible avec la création d'un tel itinéraire de transit.
 - ii. Demande FFA : Etendre le transit HEL Monaco - Corse aux avions. Actuellement, ce transit est alimenté principalement par les hélicos aux départs de Monaco et Nice. Face à cette demande, le SNA SE indique que la difficulté n'est pas tant au niveau de l'itinéraire mais que les problématiques concernent l'alimentation en amont de ce transit et l'altitude à laquelle il est effectué.
 - iii. A plus long terme, la demande FFA de désengorger les transits via Saint Tropez se posera. En effet il n'existe pas de solution dans l'immédiat étant donné la mise en place de la nouvelle V3 Nice depuis le 18/11/2010. Concernant cette nouvelle V3 un REX est prévu après l'été 2011 et des aménagements pourraient alors être étudiés.

d. Information des usagers :

- i. une plaquette est en cours de réalisation pour les nouveaux départs IFR de Cannes ;
- ii. une plaquette des nouveaux espaces V3 de la TMA Nice est en préparation. La DSAC – SE demande qu'une version électronique puisse être récupérée sous un format affichable sur les sites internet des usagers, très consultés. De plus une réunion des usagers locaux (Cuers, La Môle, Cannes) est prévue en février.

5. Exposé Zad sud

6. Le contrôle de Salon travaille sur un rehaussement entre LB - ME et CV de 1500 à 1700 pieds (R71A1 et R71A2). La FFA est peu satisfaite et attend d'autres propositions.
7. Demande FFA de dégager l'axe de transit VFR NA – N en déplaçant la limite commune LF R77A1/LF R71C 2km à l'ouest de cet axe. Après étude de cette demande par l'ESCA de Salon et compte tenu de la fréquentation de cette partie d'espace par les appareils de la Défense (départs de Salon et PAF) le déplacement demandé n'est pas envisageable. Cependant, certaines adaptations des limites de zones et de la position de l'itinéraire de transit VFR sont envisageables. L'ESCA de Salon poursuit son étude dans ce domaine.
8. TMA 8.1 Provence et R 71 C (et R 77 A 1 et R 77 A 2). Mise en cohérence : La Défense propose que la mise en cohérence de ces espaces se fasse par une adaptation des limites latérales de la TMA Provence afin de la faire coïncider avec les LF R 71 et LF R 77 de Salon.
9. Faire coïncider limite R 95 et R 71 E: refusé par Le Luc, un protocole est à définir entre la FFVV et le contrôle du Luc. La Zad Sud suggère que la FFVV les recontacte pour relancer la demande auprès du COMALAT.
10. LF - R 196 « Gap Valensole ». Mise en cohérence de la R196 avec la LTA Alpes à l'Est de Dignes ainsi que la LTA Verdon. Voir si pris en compte dans nouveau projet de saisine mais déjà relayé par DSAC-SE. Un GT spécifique sur ce dossier avec CCMAR et Zad sud. A relancer. FFVV : le site des antennes du Lachens est à sortir des zones. A relayer.
11. FFVV : quid de la R80 « Cadarache » ? Parallèlement à la transformation de la ZIT Cadarache en zone P, le BEP a relayé au Directoire la demande de suppression de la zone LF R80 Cadarache. Le BEP est en attente de la réponse du Directoire sur ce point.
12. FFVL : quid de la suppression de la D155. Attente réponse de la patrouille de France.
13. FFVL. Désenclavement jusqu'au FL55 (où en est la demande de saisine ?). Que propose le Sna – sse Marseille ?
14. FFVV. Transit vertical Uzès, nécessité d'un protocole de transit « vol contrôlé sans transpondeur ».

15. Exposé Sna - sse Marseille

- a. Non discuté, le sna – sse n'étant pas représenté (absent excusé, réunion opérationnelle d'urgence). LA FFA souligne que l'absence du sna – sse Marseille pose problème car la réunion précédente avait mis en évidence plusieurs points concernant cet organisme La DSAC – Se propose qu'un avancement des travaux soit demandé et communiqué avec le CR, il est résumé ci - dessous.
- b. **TMA 6 Provence et jonction Nice Provence :** Les améliorations attendues par les usagers, en terme de déclassement d'espace dans la partie 6 des TMA Provence ne pourront être effectives qu'à partir du Printemps 2012. En effet la restructuration des espaces de la TMA 6 Provence ne pourra être entreprise que lors d'une restructuration plus globale des secteurs d'attentes de Provence. Le calendrier établi permet d'envisager de présenter des modifications à l'automne 2011 pour une publication en 2012. Il est important de noter que les limites d'espace correspondent aux besoins de chaque organisme. Les marges de sécurités sont réglementaires. Sans restructuration d'attente les méthodes de travail ne peuvent être changées, tout comme les limites d'espaces. Aussi, la définition d'un espace par une limite d'autoroute apparaît pour les contrôleurs très novateur. Cependant le SNA s'engage à étudier une nouvelle partition de ses espaces lors de la restructuration précitée.
- c. Le Sna – sse signale un manque d'outils de facilitation du contrôle de type Daisy et Gaston afin de gérer les strips VFR entre SNA. Aucun horizon ne peut être envisagé tant qu'une GT national n'a été désigné.
- d. **Code transpondeur unique (demande FFVV)**
 - i. Pour Marseille affecter un code unique aux planeurs est envisageable. Pour Montpellier et Perpignan une discussion interne doit s'engager pour en étudier la faisabilité.
- e. **Clarté de la doc. aéro**
 - i. Note: La définition des planchers de plusieurs parties de TMA en ASFC (par rapport au sol) plutôt qu'en AMSL (par rapport au niveau moyen de la mer) conduirait à simplifier nettement la représentation sur les cartes. Mais cela va à l'encontre de la doctrine actuelle.
 - ii. Concernant la carte Delta du Rhône au 1/250.000ème: trop de cartouches (encadrés) pour le SIV, soit 6 rappels de fréquences alors qu'il n'y a qu'un SIV sud et un SIV nord. D'autres exemples sont cités. Discussion en cours avec SIA.
- f. **Transit facilité Uzès vers Avignon sud**
 - i. Demande à préciser , la notion de "couloir VFR" ne correspondant à rien de précis dans la gestion actuelle des espaces aériens. Si ce point devait persister voir avec Montpellier (SNA - SSE) et Istres (Zad sud). »

16. Questions diverses

- 1) La FFA indique que la communication du sna – sse Marseille vers les usagers vol moteur avion est jugée insuffisante ainsi certaines décisions de modifications d'espace sont souvent unilatérales, avis partagé par le pilote inspecteur Provence. La DSAC – SE relayera cette remarque auprès de l'organisme concerné sachant néanmoins que les travaux du GT Provence sont en cours et consomment beaucoup d'énergie.

- 2) La FFVV souhaite un tableau de suivi des actions mentionnées afin de mesurer les progrès réalisés depuis la constitution de ce GT. Une synthèse est jointe en annexe, elle rappelle les actions prioritaires, l'état d'avancement et les difficultés éventuelles.

LA DSAC – Se remercie les participants de leur présence active et régulière, particulièrement les personnes venant de Nice (sna – sse) ou plus loin (FFVL, bénévole) et clôt la réunion.

* Fin *