

## Réunion de concertation SNA Nord – Usagers sur les modifications des TMA lilloises

Compte-rendu	Invités	Participants	Diffusion
- Réunion du mardi 19/04/2012 de 10h à 11h30 à Lesquin  - Relevé de conclusions du 04/05/2012 (V1) par Nelly AUCLAIR  - <u>Pièces jointes</u> : (1) NIL	- ZAD Nord  - Fédérations d'usagers : FF Aéronautique, FF Aérostation, FFAM, FFP, FFPLUM, FFVL, FFVV, FNAM, RSA et CNFAS en CCRAGALS Nord,  - SNA Nord / Subdivision « Études, Environnement »  - SNA Nord / Subdivision « Contrôle »  - SNA Nord / Tour de Merville	- FF Aéronautique : M. Daniel BOLOT  - FF Aérostation : M. Daniel CASEMODE  - FFPLUM : M. Bernard CORDONNIER  - FF Vol Libre : M. Guy BUISSON - FF Vol à Voile : M. Yves CORDIER M. Philippe CHIOSSONE M. Olivier VANDERRUSTEN  - RSA : M. Jean-Luc MANDERLIER  - SNA Nord / Sub. ÉE : Melle Nelly AUCLAIR M. Guillaume SCHUH M. Yoann CROUZAT M. Marc ENGEL M. Frédéric LAUPRÊTRE  - SNA Nord / Subdivision « Contrôle » M. Alexandre ENGEL M. Géry GRAVE M. Nirina ZIDZOU	(électronique)  - Participants - Correspondants du SNA Nord en Ccragals N (voir PJ 1) - CRNA/Nord : Hélène CARAES - BEP Nord-Ouest : LCL René PROFICHET, Fabrice ETARD, Eric TURPIN, Yves JUNCKER  - DSAC Nord : Roland BUSSIÈRE, Stéphane GAUTRON - Correspondant DSAC : Guillaume TRARIEUX - MSQS - SNA Nord / RSMI - SNA Nord : Denis DUBREZ Alexandre ENGEL Géry GRAVE Nirina ZIDZOU Philippe KUJAWA Eric DANEL Sub. ÉE.

### Sommaire

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>2</b>
<b>RE-DESIGN DES TMA LILLE</b> .....	<b>2</b>
ORIGINE DE LA DEMANDE.....	2
CALENDRIER PREVU : .....	3
BESOIN EN CIRCULATION AERIENNE.....	3
CONTRAINTES EXPRIMEES PAR LES USAGERS ET ELEMENTS DE REPONSE EN SEANCE.....	4
REMARQUES : .....	5
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>6</b>

## Introduction

- L'objectif de la réunion est d'exposer les évolutions des trajectoires imposées par l'OACI, les besoins de circulation aérienne associés et de prendre connaissance des contraintes des usagers, afin d'arriver à une proposition de découpage satisfaisant au mieux les différents intervenants.

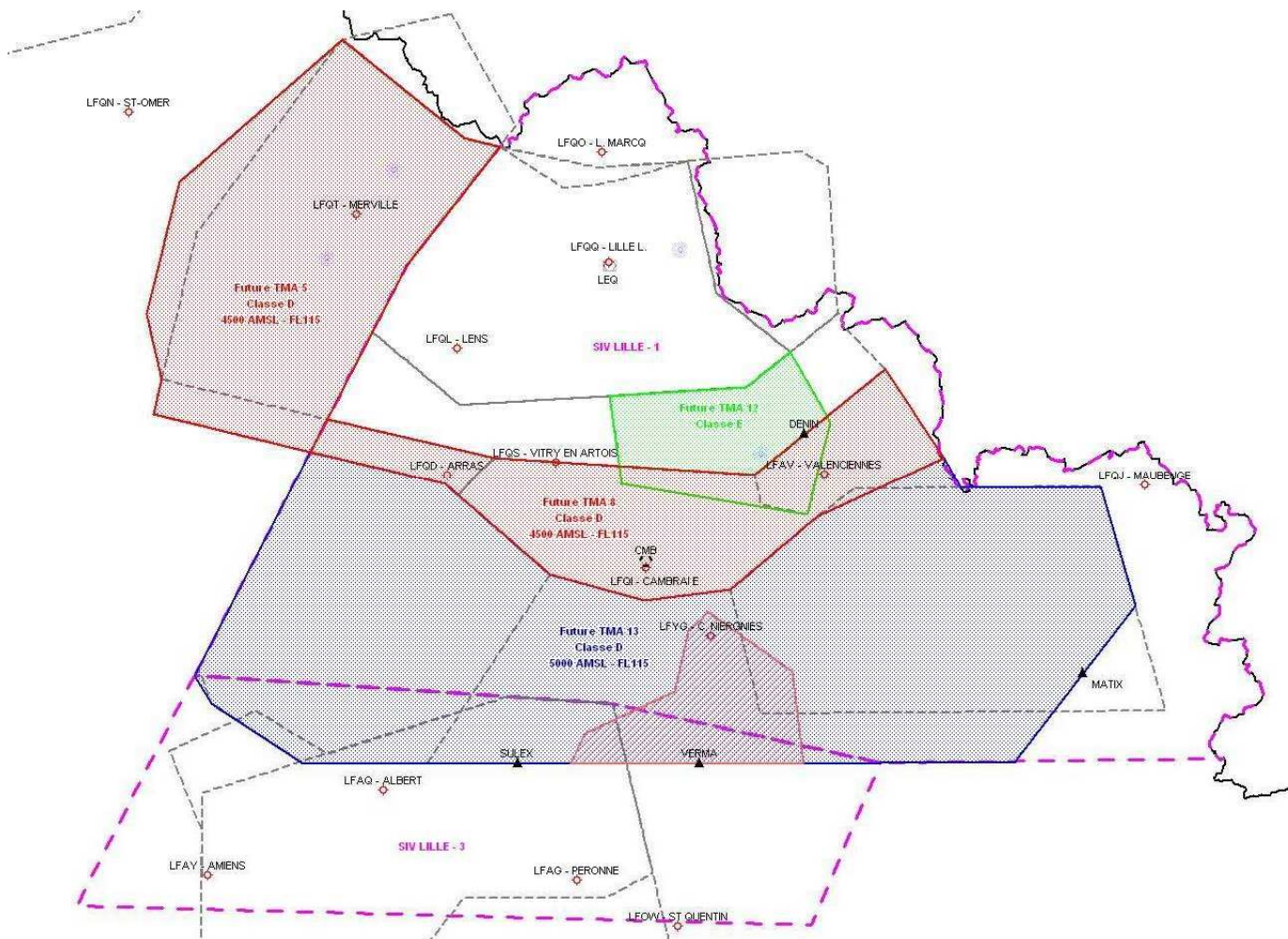
- Un tour de table de présentation est fait, puis l'ordre du jour de la réunion est détaillé.

## Re-design des TMA Lille

### Origine de la demande

Les TMA de Lille doivent être modifiées en 2013 pour :

- 1) prendre en compte les nouvelles trajectoires RNAV d'arrivée et de départ des aéroports de Lille-Lesquin et Merville-Calonne, rendues obligatoires par l'OACI
- 2) prendre en compte les conséquences du passage de la TA à 5000ft qui a obligé la remontée des planchers d'AWY au FL65
- 3) s'adapter aux contraintes apparues après la fermeture des espaces de Cambrai qui a libéré un espace de classe G entre 4500ft et le FL65 (les IFR ne sont plus en EAC après CMB lors des descentes depuis le FL70).



 	Service de la Navigation Aérienne Nord	<b>Réunion « Espaces » du 19/04/2012</b> <b>Relevé de conclusions</b>	Réf : SNAN_EE_2012_RDC_A02 Version : V 1 Date : 04/05/2012 Page : 3 / 6
---	---	--	--

### **Calendrier prévu :**

10/01/2012 : information préalable en séance plénière : la sub EE a fait part de ses intentions concernant le redesign des TMA (aspect procédures, aspect espaces, contraintes existantes ou futures) et a recueillir les premières observations des usagers.

19/04/2012 : concertation locale sur le sujet : la sub EE a présenté aux usagers un projet commun réalisé avec la sub Contrôle.

Fin juin 2012 : concertation plénière

11/09/2012 : avis du CCAGALS-Nord à Athis-Mons

17/10/2012 : avis du CRG Nord-Ouest à Cinq-Mars-La-Pile

24/01/2013 : publication (cycle 03/2013), après accord du Directoire

07/03/2013 : mise en vigueur

### **Besoin en circulation aérienne**

#### LFQQ :

#### **Aspect procédures :**

- Création de trajectoires IFR : un objectif OACI implique que chaque QFU devra être équipé de procédures RNAV avec senseurs GNSS et DME à l'horizon 2016.
- Etude des trajectoires sur Lille et Merville.
- Séparation des flux arrivée et départ au niveau de Cambrai.
- => création d'un giratoire autour de CMB
- Création d'AWY depuis ABB pour protéger les arrivées depuis cette balise.

#### **Aspect espaces :**

- **Joindre les TMA 13 et 14 Lille** avec un plancher à 5000ft AMSL pour ségréguer les départs et arrivées en provenance de SULEX, VERMA et MATIX.

=> Fusion des TMA 13 et 14 de Lille pour éviter l'espace E et les changements de classe d'espace que cela engendrait.

#### *Rappels de nos contraintes :*

- A l'origine, TMA 13 et 14 créées pour protéger les flux lorsque CMB était inactif.
- Avec l'AT 5000 : pour éviter que des transferts aient lieu dans la couche de transition, le 1er FL utilisable est le FL 70 (ou le FL60 selon le QNH).

- **Modifier la TMA 12 Lille** de classe E (plancher 1500ft/plafond max 4500ft) pour s'adapter à la suppression prochaine de la CTR de Cambrai.

Ainsi on englobe la TMA 12 Lille de classe E et une petite partie de la CTR de Cambrai.

=> Le SNA Nord va agrandir la TMA 12 Lille en classe E (Valenciennes) pour obliger les IFR à contacter pour qu'ils bénéficient du service du contrôle et puissent être séparés des arrivées IFR de Lille.

- **Création d'une couronne d'espace** de classe D avec plancher 4500ft au sud de Lille : depuis la TMA 8 Lille et s'étendant jusqu'au-dessus de la TMA 3.1 Lille et en englobant l'espace au-dessus du VOR CMB.

La CTR et les TMA de Cambrai vont jusqu'au FL45 : le SNA Nord souhaite récupérer l'espace au-dessus de 4500ft tout en respectant les contraintes des usagers de l'aviation légère et sportive :

=> Le SNA Nord ne reprend pas la CTR de Cambrai (du sol au FL45) ni la TMA 1 de Cambrai (1500ft au FL45).

=> Le SNA Nord ne suit pas l'ancien découpage des TMA 1, 2 et 3 de Cambrai (on libère la pointe SE) pour permettre à Maubeuge d'avoir un peu d'espace supplémentaire comme demandé lors de la réunion du 10/01/2012.

**Objectif complémentaire du SNA Nord : aller vers une simplification des espaces.**

**Le SNA Nord propose donc un schéma avec 2 paliers : 5000ft et 4500ft AMSL.**

 DSNA	Service de la Navigation Aérienne Nord	<b>Réunion « Espaces » du 19/04/2012</b> <b>Relevé de conclusions</b>	Réf : SNAN_EE_2012_RDC_A02 Version : V 1 Date : 04/05/2012 Page : 4 / 6
---	---	--	--

=> Actuellement, les arrivées en amont se font au FL 70-80 et parfois FL 60 (suivant QNH) puis le service du contrôle donne 5000ft-3000ft en descente. Depuis le passage de la TA à 5000ft, lorsque la CTR de Cambrai est désactivée, l'espace devient du G.

Dans un futur proche, il n'y aura plus d'activité prévue dans la CTR de Cambrai et celle-ci disparaîtra, le SNA a juste besoin de l'espace au-dessus de 4500ft.

L'idéal est de faire une bande à 4500ft passant par CMB pour faire un profil standard afin de générer des descentes continues. Calcul des points de début de descente à faire.

#### LFQT :

#### **Aspect procédures :**

- SID et STAR RNAV (raccordement sur ELNEX).
- Etude d'une procédure RNAV sur l'autre QFU (côté belge). Problème de ce QFU, on devra sans doute utiliser une pente plus forte à 6% (problème des distances incompressibles) car on ne peut pas s'étendre en Belgique. Ceci posera certainement un problème d'approbation avec la DSAC.
- Création de tronçons d'AWY avec un plancher au FL 65. Obligation sur les débuts de STAR de mettre une AWY jusqu'au point de descente (ABB-CMB, ABB-SUZON).

#### **Aspect espaces :**

- **Modifier la TMA 5 Lille** : Etude de la superposition latéralement des TMA 4 et 5 au-dessus de Merville.

#### ***Contraintes exprimées par les usagers et éléments de réponse en séance***

- Les fédérations sont favorables à un élargissement latéral mais défavorable à une extension trop importante vers le Sud à 4500ft puis 5000ft.

D'une part, le plancher à 5000ft limite trop la marge de manœuvre des planeurs.

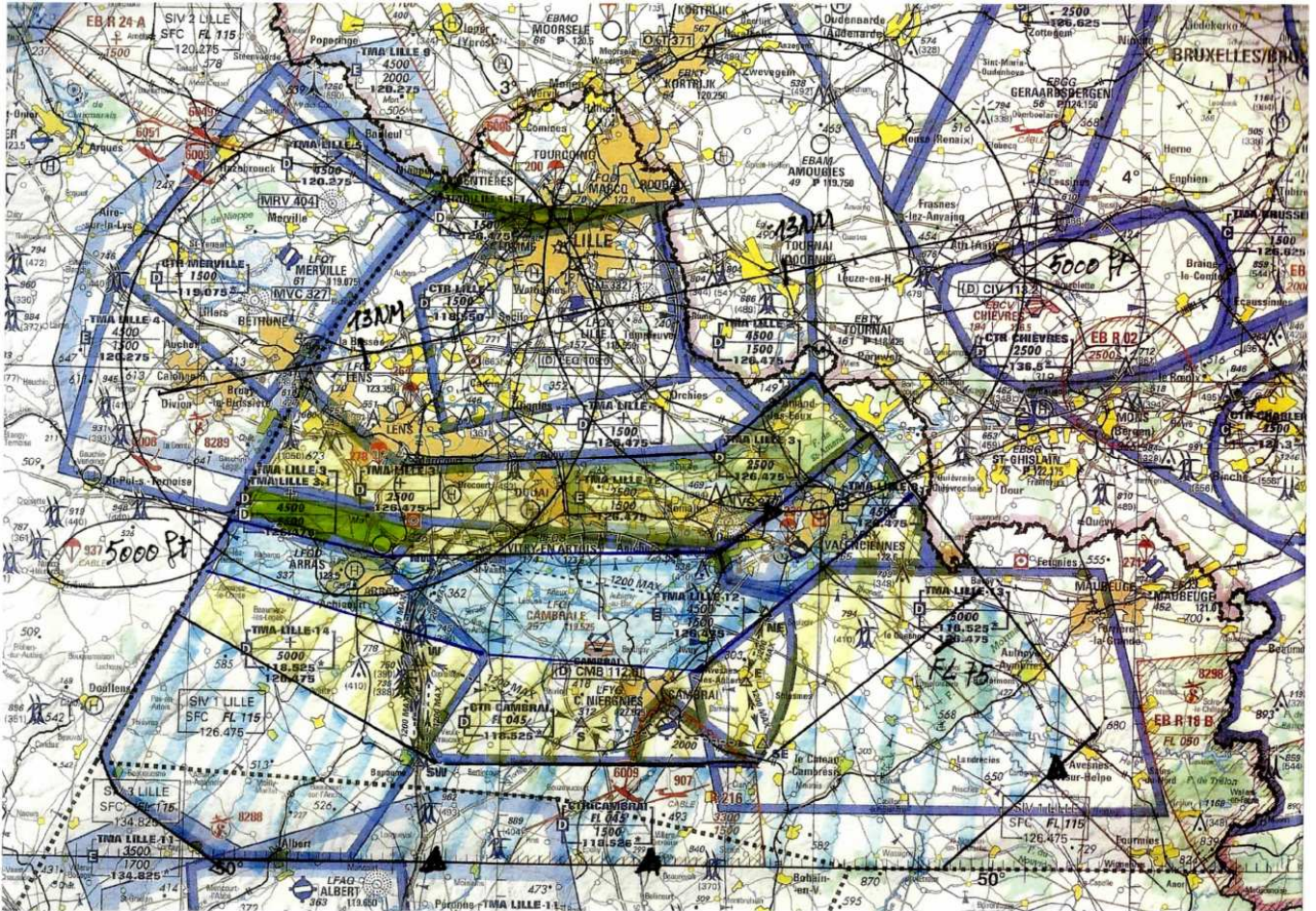
=> Ils proposent de restreindre la partie à 5000ft initialement proposée par le SNA Nord en faisant une marche supplémentaire au FL65, plutôt qu'une limite basse à 4500 et 5000ft. L'objectif est de permettre à Valenciennes de s'échapper vers le SE, à Arras vers le SO, à Cambrai d'être libre de partir vers le S.

D'autre part, ce qui gêne le plus les usagers, c'est la limite sud du palier à 4500ft qui englobe le VOR de Cambrai. 4500-5000ft étant utilisés par l'aviation légère.

=> Ils proposent d'étendre la couronne à 4500ft dessinée par le SNA Nord dans des limites acceptables et de créer une couronne au FL65 plutôt que d'avoir un grand espace pénalisant avec un plancher à 5000ft (une grande couronne à 4500ft et une petite couronne au FL65 plutôt qu'une petite couronne à 4500ft et une grande couronne à 5000ft).

- Projet présenté en séance par la FFVV ayant reçu l'avis préalable de Maubeuge et Valenciennes. 3 couronnes proposées : FL 65, 5000ft 4500ft puis 2500ft avec le souhait de bien tenir compte des départs Valenciennes (axe S-SE) et des départs Maubeuge (S-SO) ; et ce, malgré la contradiction avec la volonté de simplifier les espaces.

Remarque : Arras secteur dérogatoire sera dans la zone à 4500ft (en partant vers le SE, ils auront 5000ft et FL65).



- Avenir de la R216 ? Zone militaire qui sera vraisemblablement supprimée car elle n'existe que quand la CTR Cambrai est active.
- Couloir de transit VFR : laisser suffisamment de place pour laisser un couloir VFR entre les espaces de Lille et Paris.
- Tous les usagers préfèrent de la classe E, mettre du D là où on ne peut pas faire autrement.

*Remarques de la Sub EE :*

- Les procédures RNAV nécessitent des protections plus étroites mais plus longues. Si on modifie les procédures de Lille, on impacte celles de Merville : on va donc écarter les trajectoires de Merville.
- Obligation de créer une AWY à chaque début de STAR conformément à la Réglementation OACI.
- La sub EE va étudier la faisabilité des demandes des usagers quant à restreindre le palier 4500 ft et faire une marche supplémentaire au FL 65.

*Pour information :*

- Au-dessus de Lens, parachutistes. Axe de voltige sur Arras avec départs vers l'ouest.
- Vélivoles à Cambrai-Niergnies, Valenciennes et Maubeuge.
- Para à Valenciennes et Maubeuge.

**Remarques :**

- Le gros changement se situera dans le nord de la CTR de Cambrai mais au-dessus de 4500ft (pas au-dessus de Valenciennes et Arras). Pas de changement en-dessous de 4500ft.

## Conclusion

---

Le relevé de conclusions de cette réunion, accompagné d'une réponse aux questions posées et propositions faites par les usagers, est envoyé aux participants présents ou invités début mai par courriel.

**La prochaine réunion de concertation aura lieu à Lesquin le mardi 26 juin 2012 à 10h.**

\*\*\*