

Vandœuvre-lès-Nancy, le 29 avril 2013

**Bureau exécutif permanent**

B.P. 80038  
54501 VANDŒUVRE-LES-NANCY CEDEX

Tél. : 03.83.54.10.76  
Télécopie : 03.83.54.09.37

Le Chef de la participation civile  
du BEP Nord-Est

à

Destinataires in fine

Objet : Suites de la 88<sup>ème</sup> réunion du CRG Nord-Est du 09 avril 2013

Références : - Lettre n°110/CRG NE/BEP du 18 avril 2013.  
- Lettre n°068/CRG NE/BEP du 21 mars 2013.

Madame, Monsieur,

Le Comité Régional de Gestion de l'espace aérien du Nord-Est s'est réuni en séance plénière le 09 avril 2013.

Aussi ai-je l'honneur de vous adresser ci-après, suite aux avis et remarques que vous avez formulés lors de la réunion du Comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive qui s'est tenue le mardi 12 mars 2013 dans les locaux du CRNA Est de Reims, l'état d'avancement des dossiers inscrits à l'ordre du jour de cette 88<sup>ème</sup> séance plénière du Comité Régional de Gestion de l'espace aérien du Nord-Est.

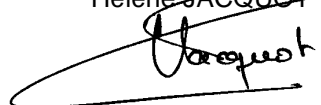
Je vous informe par ailleurs de la date qui a été retenue pour la prochaine réunion du Comité Consultatif Régional de l'Aviation Générale et de l'Aviation Légère et Sportive :

**Mardi 17 septembre 2013 à partir de 14 h 00.**

Cette réunion se tiendra dans les locaux du Centre en Route de la Navigation Aérienne Est de Reims

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le chef de la participation civile  
du BEP du CRGEA Nord-Est  
Hélène JACQUOT





## SOMMAIRE

- 1 – Evolution des espaces aériens associés à Metz Nancy Lorraine
- 2 – Devenir des espaces aériens de l'aérodrome de Metz Frescaty
- 3 – Création d'une zone dangereuse associée au champ de tir de Fronholz
- 4 – Modification de la région de contrôle terminale de Nancy
- 5 – Interdiction de survol à basse altitude du centre pénitentiaire de Nancy Maxéville
- 6 – Ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de Nuits Saint-Georges
- 7 – Simplification de l'espace aérien du Nord-Est
- 8 – Création d'une zone de contrôle associée à l'aérodrome de Dole Tavaux
- 9 – Modification des zones réglementées de Sissonne
- 10 – Modification de la région de contrôle terminale de Strasbourg
- 11 – Création d'une zone dangereuse associée au champ de tir de Harth Nord
- 12 – Régularisation des activités d'aéromodélisme n°8006 Mont Avril et 8216 Grand
- 13 – Modification de l'activité d'aéromodélisme n°8011 de Bulle
- 14 – Création d'une activité d'aéromodélisme à Brinckheim
- 15 – Création d'une activité de treuillage sur l'aérodrome de Saint-Florentin Cheu
- 16 – Modification de l'activité d'aéromodélisme n°8190 de Sermange
- 17 – Modification de la région de contrôle terminale de Bâle

## Suites de la 88<sup>ème</sup> réunion du CRG Nord-Est du 09 avril 2013

### **1 – Evolution des espaces aériens associés à Metz Nancy Lorraine**

En l'absence d'élément nouveau concernant ce dossier, le Comité a décidé de le maintenir au chapitre des affaires en attente.

### **2 – Devenir des espaces aériens de l'aérodrome de Metz Frescaty**

Le **CRNA Est** et le **SNA Nord-Est** ont indiqué que dispositions opérationnelles liées à l'activation/désactivation et à l'utilisation de la partie 4 de la région de contrôle terminale de Nancy au regard de la zone réglementée LF-R 321 de Saint-Dizier sont désormais clarifiées et appliquées conformément aux conditions entérinées par le Comité et publiées dans le Supplément AIP correspondant. Ils ont ajouté qu'elles seraient prochainement insérées dans la lettre d'accord entre Reims ACC et Ochey APP.

La **ZAD Nord** a déclaré que l'expérimentation de la partie 4 de la région de contrôle terminale de Nancy donnait satisfaction et demandé en conséquence la pérennisation de cet espace aérien.

Les **Coprésidents** se sont accordés pour la pérennisation de la partie 4 temporaire de la région de contrôle terminale de Nancy.

Le **Comité** a émis un avis favorable à la modification de la région de contrôle terminale de Nancy.

La demande de publication correspondante a été adressée au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 17 octobre 2013. Le Comité a décidé de clore ce dossier.

### **3 – Création d'une zone dangereuse associée au champ de tir de Fronholz**

Le **COMALAT** a annoncé qu'il a rencontré le SNA Nord-Est le 1<sup>er</sup> mars 2013 et qu'un nouveau protocole expérimental concernant les modalités de réalisation des tirs à Fronholz est en cours de finalisation. Il a ajouté qu'un projet de Supplément AIP serait prochainement adressé au BEP en vue de l'expérimentation d'une Zone Dangereuse Temporaire au profit du champ de tir de Fronholz et qu'il avait par ailleurs réitéré sa demande en vue d'une révision des gabarits de tir. Il a précisé que les études correspondantes, qui s'appuient sur une méthode de calcul anglaise prenant en compte la nature du sol, sont assez longues mais qu'elles pourraient conduire à des gabarits trois à six fois plus petits.

Le **SNA Nord-Est** a signalé que les modalités de prise en compte des vols CAG IFR à l'arrivée et au départ de Colmar Houssen par mauvaises conditions météorologiques doivent encore être affinées.

Les **Coprésidents** ont invité le COMALAT à proposer au BEP, lorsque le protocole sera signé, un projet de Supplément AIP relatif à la mise en œuvre d'une Zone Dangereuse Temporaire au profit du champ de tir de Fronholz, en vue d'une expérimentation de six mois au moins au terme de laquelle un bilan d'exploitation devra être réalisé. Après consultation hors séance plénière des membres du Comité, le BEP adressera la demande de Supplément AIP précitée au Directoire de l'espace aérien pour décision et au Service de l'Information aéronautique pour publication. Un bilan d'exploitation de la Zone Dangereuse Temporaire Fronholz sera ensuite effectué.

#### **4 – Modification de la région de contrôle terminale de Nancy**

Le **BEP** a rappelé l'avis favorable exprimé par l'Escadron des Services de la Circulation Aérienne (ESCA) de Nancy et relayé par la ZAD Nord pour la formulation proposée par le BEP, concernant le relèvement au FL 115 du plafond des TMA 1.1 et 1.2 Nancy, à l'exclusion de la voie aérienne G 21. Il a ajouté que le SNA Nord-Est serait en mesure d'apporter une réponse à cette proposition seulement lorsque la décision concernant la reprise de l'approche de Metz Nancy Lorraine par Strasbourg serait prise.

Le **SNA Nord-Est** a déclaré que la reprise de l'approche de Metz Nancy Lorraine par Strasbourg reste en suspens et demandé que le dossier soit maintenu dans les affaires en cours.

#### **5 – Interdiction de survol à basse altitude du centre pénitentiaire de Nancy Maxéville**

Le **Comité** a émis un avis sans objection à l'interdiction de survol à basse altitude du Centre pénitentiaire de Nancy Maxéville.

La demande de publication correspondante a été adressée au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 17 octobre 2013.

Demande de publication :

<b>XXX. Centre pénitentiaire de Nancy Maxéville</b>			
48°42'24"N, 006°09'10"E	1000ft ASFC 3300ft ASFC	Survol interdits à basse ALT 1000ft MNM monomoteurs à pistons/hélicoptères. 3300ft MNM autres aéronefs moto-propulsés.	FIR REIMS Département : MEURTHE ET MOSELLE

#### **6 – Ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de Nuits Saint-Georges**

Le **Comité** a émis un avis favorable à l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de Nuits-Saint-Georges, sous réserve d'études complémentaires à mener concernant :

- l'actualisation des modalités d'utilisation de la plate-forme dans la documentation aéronautique ;
- des aménagements concernant l'itinéraire de transit VFR de jour dans la zone de contrôle associée à l'aérodrome de Dijon Longvic du circuit de piste de Nuits-Saint-Georges ;
- le devenir de la Zone Réglementée Temporaire mise en œuvre au profit des usagers de l'aérodrome de Nuits-Saint-Georges.

Lorsque les études précitées auront abouti, leur résultat sera communiqué au BEP et à la DSAC Nord-Est. Le nouveau dispositif circulation aérienne élaboré en vue de l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de Nuits-Saint-Georges fera l'objet d'une consultation hors séance plénière des membres du Comité, puis d'une expérimentation par voie Supplément AIP.

#### **7 – Simplification de l'espace aérien du Nord-Est**

Après avoir fait état du bilan des simplifications intervenues durant les trois dernières années ainsi que de celles qui sont en cours concernant l'espace aérien du Nord-Est, le **BEP** a présenté les aménagements proposés pour les espaces suivants.

##### **7 – 1. Zone interdite LF-P 30 Moronvilliers et zone dangereuse LF-D 39 Moronvilliers**

Compte tenu des perspectives de désengagement sur le site de Moronvilliers, le **Comité** s'est accordé pour proposer la suppression de la zone interdite LF-P 30 Moronvilliers au Directoire de l'espace aérien.

Le **COMALAT** a par ailleurs demandé que la zone dangereuse LF-D 39 soit maintenue, en raison de l'existence d'un champ de tir dont la gestion devrait prochainement lui être attribuée. Il a ajouté que les limites et le

statut de cette zone dangereuse devraient certainement être modifiés à terme afin d'intégrer l'utilisation d'armes de calibre 7,62 mm.

#### 7 – 2. Zone réglementée LF-R 3 de Vouziers Séchault

Le **Comité** s'est accordé pour que la mention "activable" soit ajoutée à la publication de la zone réglementée LF-R 3 de Vouziers Séchault, en colonne horaires.

#### 7 – 3. Zones réglementées LF-R 4 de Suippes

Le **Comité** s'est accordé pour la fusion des zones réglementées LF-R 4 B et LF-R 4 C de Suippes en une seule partie définie entre 800 pieds au-dessus de la surface et FL 055.

#### 7 – 4. Zones réglementées LF-R 127 A et B Vosges

Pour ces zones activées très rarement en raison des conditions météorologiques particulières requises pour le vol d'onde, le **BEP** a proposé qu'elles ne soient plus représentées sur les cartes aéronautiques et qu'elles soient publiées au chapitre ENR 5.0 de l'AIP France concernant les zones provisoirement inactives. Il a cependant fait remarquer que les conditions météorologiques adéquates ne peuvent pas être garanties avec le préavis nécessaire à la publication d'un NOTAM pour l'activation de zones provisoirement inactives.

Le **représentant de Bâle** a déclaré que certaines trajectoires ne sont pas planifiées par les compagnies aériennes en raison de l'existence des zones réglementées LF-R 127 Vosges. Il a ajouté que ces zones, définies au-dessus du FL 115, sont intégralement situées en espace aérien contrôlé de classe D et que l'activité de vol d'onde auxquelles elles sont dédiées pourrait, au plan opérationnel, être réalisée et prise en compte par l'organisme de contrôle de Bâle, conformément aux modalités prévues dans le protocole correspondant, sans nécessiter l'activation des zones réglementées.

Le **BEP** a rappelé que les planeurs concernés n'ont pas de transpondeur et que la mise en œuvre des zones réglementées en cause est à cet égard nécessaire, au plan réglementaire. Il a donc proposé au Comité de demander au Directoire d'inscrire les zones LF-R 127 Vosges au chapitre ENR 5.0 de l'AIP France, dans une sous-partie qui pourrait être créée pour les zones activables en temps réel (sans publication de NOTAM) et dont l'activité réelle serait connue d'au moins un organisme de la circulation aérienne.

Le **Comité** s'est accordé pour demander au Directoire de l'espace aérien si l'inscription des zones LF-R 127 Vosges au chapitre ENR 5.0 de l'AIP France serait possible, moyennant la création d'une sous-partie concernant les zones activables en temps réel (sans publication de NOTAM) et dont l'activité réelle serait connue au moins par un organisme de la circulation aérienne.

#### 7 – 5. Zones réglementées LF-R 150 de Phalsbourg Bourscheid

Le **COMALAT** a indiqué que le projet de transformation des zones réglementées LF-R 150 de Phalsbourg en espaces aériens contrôlés est toujours d'actualité. Il a toutefois précisé que la saisine correspondante serait présentée au Comité lorsque le retour d'expérience concernant la mise en œuvre des espaces aériens contrôlés de classe D d'Étain aura été établi. Il a ensuite déclaré qu'une étude est en cours concernant l'acquisition par l'Armée de Terre de drones tactiques "Watchkeeper" pour lesquels il est envisagé qu'ils soient mis en œuvre dans des espaces existants, dont ceux de Phalsbourg font partie. Compte tenu des projets précités ainsi que des réorganisations à venir au sein de la Défense, il a souhaité que les zones réglementées LF-R 150 de Phalsbourg soient maintenues en l'état pour le moment.

#### 7 – 6. Zone réglementée LF-R 158 B

Le **Comité** s'est accordé pour l'ajustement des limites latérales de la zone réglementée LF-R 158 B proposé par le BEP.

#### 7 – 7. Zones réglementées LF-R 163 de Grostenquin Polygone

La **ZAD Nord** a déclaré que les zones réglementées LF-R 163 Grostenquin Polygone ne sont jamais activées les samedis, dimanches et les jours fériés.

Le **Comité** s'est accordé pour la suppression de la mention "En dehors de ces horaires, activable par NOTAM" dans la publication aéronautique des zones réglementées LF-R 163 de Grostenquin Polygone.

#### 7 – 8. Zones réglementées LF-R 164 d'Epinal Polygone

La **ZAD Nord** a déclaré que les zones réglementées LF-R 164 Epinal Polygone ne sont jamais activées les samedis, dimanches et les jours fériés.

Le **Comité** s'est accordé pour la suppression de la mention "En dehors de ces horaires, activable par NOTAM" dans la publication aéronautique des zones réglementées LF-R 164 d'Epinal Polygone.

#### 7 – 9. Zone réglementée LF-R 175 A de Suippes

Le **COMALAT** a confirmé que la zone réglementée LF-R 175 A de Suippes peut être utilisée tous les jours, y compris les samedis, les dimanches et les jours fériés.

Le **Comité** s'est accordé pour que la mention "activable" soit ajoutée à la publication de la zone réglementée LF-R 175 A de Suippes, en colonne horaires.

#### 7 – 10. Zone réglementée LF-R 206 Commercy

En raison de l'utilisation du champ de tir par d'autres régiments, le **COMALAT** a demandé que la zone réglementée LF-R 206 de Commercy soit maintenue. Il a précisé à cet égard que l'information concernant le gestionnaire de la zone serait prochainement actualisée.

#### 7 – 11. Zones réglementées LF-R 209 A l'Arsot et 209 B Perches

Le **COMALAT** a déclaré qu'une saisine devrait être présentée au Comité pour la prochaine réunion du CRG Nord-Est en vue de la suppression de la LF-R 209 B et d'une extension de la LF-R 209 A.

#### 7 – 12. Zone dangereuse LF-D 177 Epagny

La **ZAD Nord** a indiqué que la Base Aérienne 102 de Dijon Longvic n'est pas favorable à la proposition d'inscription de la zone dangereuse LF-D 177 Epagny au chapitre ENR 5.0 de l'AIP France. Elle a expliqué à cet égard que des études sont actuellement menées concernant le devenir de cette zone.

#### 7 – 13. Régions de contrôle terminales Strasbourg et Lorraine

Le **SNA Nord-Est** a déclaré que le problème de lisibilité des cartes aéronautiques dans la région de Grostenquin devrait pouvoir être étudié après la mise en œuvre du SWAP prévue fin 2014.

#### 7 – 14. Zone de contrôle et région de contrôle terminale de Dole

La **ZAD Nord** a rappelé que la CTR Dole a été définie au plus juste et considéré qu'un couloir de passage pour les aéronefs en CAG VFR entre les CTR de Dole et de Dijon, s'il devait être envisagé, amputerait inmanquablement la zone de contrôle associée à l'aérodrome de Dijon Longvic. Soulignant qu'un ensemble d'itinéraires de transit VFR de jour a été aménagé lors de la mise en œuvre des espaces aériens contrôlés de Dole, elle s'est déclarée défavorable à la création d'un tel couloir.

#### 7 – 15. Région de contrôle terminale de Bâle

Le **représentant de Bâle** a déclaré qu'un projet de refonte des espaces aériens de Bâle est actuellement en cours d'étude en vue d'une optimisation du dispositif.

#### 7 – 16. Zone de contrôle et région de contrôle terminale de Saint-Yan

Le **SNA Nord-Est** a estimé qu'une étude pourrait être menée en vue de l'aménagement d'un couloir de passage entre les espaces aériens contrôlés de Saint-Yan et les zones réglementées du RTBA, en prenant en considération les procédures existantes et les activités de l'ENAC qui se déroulent dans les espaces de Saint Yan.

#### 7 – 17. TMA 1 Paris

Aucun commentaire n'est formulé concernant cet espace aérien dont la majeure partie est située dans la zone de compétence géographique du CRG Nord-Ouest.

Le **BEP** a par ailleurs déclaré que lors de la réunion du CCRAGALS Nord-Est du 12 mars 2013, le représentant de la FFVL a tenu à faire part de la satisfaction des représentants des usagers de l'aviation générale, légère et sportive à l'égard de la démarche engagée par le BEP Nord-Est qui s'est d'ores et déjà impliqué dans un travail de simplification de l'espace aérien inférieur Nord-Est. Il a considéré que le dossier élaboré par le BEP Nord-Est comporte un véritable état de ce qui a été effectué ces dernières années et de ce qui est en cours de réalisation et que les propositions présentées constituent de réelles pistes d'amélioration.

Le **Coprésident militaire** a précisé que cette première étape menée par le BEP Nord-Est doit se poursuivre et que les prestataires de services de la circulation aérienne ainsi que les usagers aériens ne doivent pas hésiter à faire part de toutes les propositions allant dans le sens de la simplification des espaces aériens.

Le **Comité** a émis un avis favorable :

- à la proposition de suppression de la zone interdite LF-P 30 Moronvilliers ;
- à la modification de la zone réglementée LF-R 3 de Vouziers Séchault ;
- à la modification des zones réglementées LF-R 4 de Suippes ;
- à la modification de la zone réglementée LF-R 158 B ;
- à la modification des zones réglementées LF-R 163 Grostenquin Polygone ;
- à la modification des zones réglementées LF-R 164 Epinal Polygone ;
- à la modification de la zone réglementée LF-R 175 A de Suippes.

Le **BEP** a adressé au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique les demandes de publication correspondant :

- à la modification de la zone réglementée LF-R 3 de Vouziers Séchault ;
- à la modification des zones réglementées LF-R 163 Grostenquin Polygone ;
- à la modification des zones réglementées LF-R 164 Epinal Polygone ;
- à la modification de la zone réglementée LF-R 175 A de Suippes,

pour une mise en œuvre le 22 août 2013.

Le **BEP** a adressé au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique les demandes de publication correspondant :

- à la modification des zones réglementées LF-R 4 de Suippes ;
- à la modification de la zone réglementée LF-R 158 B,

pour une mise en œuvre le 17 octobre 2013.

Un projet de demande de publication concernant la suppression de la zone interdite LF-P 30 Moronvilliers a par ailleurs été adressé au Directoire de l'espace aérien.



## **8 – Création d'une zone de contrôle associée à l'aérodrome de Dole Tavaux**

Le **SNA Nord-Est** a déclaré que le bilan positif présenté lors de la 87<sup>ème</sup> réunion du CRG Nord-Est se confirme. Il a indiqué que la mise en œuvre du dispositif d'espaces aériens contrôlés de Dole a permis une importante diminution des événements liés à la sécurité notifiés dans la circulation de l'aérodrome. Il a précisé à cet égard que le nombre d'intrusions sans contact radio dans la circulation de l'aérodrome de Dole Tavaux est ainsi passé de 26 en 2010 à 3 en 2012, dans un contexte et durant une période où le trafic CAG VFR a augmenté. Il a ensuite ajouté que les usagers de la plate-forme ont fait part de leur satisfaction concernant le dispositif espace précité. Il a enfin annoncé que le trafic commercial est en forte progression, atteignant 1 400 mouvements et 40 000 passagers entre avril 2012 et mars 2013, deux nouvelles liaisons vers Londres et Marrakech devant être ouvertes en avril 2013. Il a enfin précisé que ce trafic est également réparti entre les saisons d'hiver et d'été.

Le **Coprésident militaire** a déclaré que la ZAD Nord n'émet pas d'objection à la pérennisation du dispositif d'espaces contrôlés de Dole. Il a cependant annoncé que la Défense souhaite que la gestion de la région de contrôle terminale de Dole soit désormais assurée par l'organisme de contrôle de Bâle Mulhouse, y compris pendant les horaires d'activité de Dijon.

La **ZAD Nord** a en effet rappelé que, lors du commencement des travaux concernant le dispositif espace de Dole, deux escadrons étaient basés à Dijon Longvic, l'un d'Alpha Jets et l'autre de Mirage 2000-5. Deux escadrons de Mirage 2000-N étaient en outre basés à Luxeuil Saint-Sauveur. Actuellement, il ne reste plus que l'escadron d'Alpha Jets à Dijon, l'escadron de Mirage 2000-5 ayant été transféré à Luxeuil. L'un des escadrons de Mirage 2000-N basé à Luxeuil a été déplacé à Istres et l'autre a été dissous. Après avoir déclaré que ces changements ont occasionné une baisse significative des activités militaires dans la région de Dole, elle a indiqué que l'expérimentation du dispositif d'espaces contrôlés de Dole a en outre permis de constater que les éventuelles pénétrations dans la TMA Dole par des aéronefs en CAM V sans contact radio, initialement considérées comme des événements redoutés, sont inexistantes. Elle a par ailleurs ajouté, compte tenu de la baisse d'activité militaire à Dijon, que l'effectif des contrôleurs a été réduit. En raison de cette nouvelle situation, elle a demandé que les services de la circulation aérienne soient fournis dans la région de contrôle terminale de Dole par Bâle APP, y compris pendant les horaires d'activité de Dijon. Elle enfin souhaité que cette disposition puisse être adoptée assez rapidement, de préférence avant l'été.

Le **représentant de Bâle** a indiqué que l'éventualité de la gestion de la TMA Dole en permanence par Bâle APP avait été envisagée dans le cadre des études concernant l'élaboration du dispositif circulation aérienne au profit de l'aérodrome de Dole Tavaux. Il a cependant déclaré que le périmètre de l'étude de sécurité est dans ces conditions modifié et que l'étude précitée devrait en conséquence être actualisée, compte tenu de la proximité des espaces aériens de Dijon et des trafics CAM et CAG liés à l'activité de cette plate-forme. Se déclarant enfin favorable au principe d'une gestion de la TMA Dole par Bâle APP y compris lorsque Dijon est ouvert, il a estimé que l'échéance de mise en œuvre possible demandait réflexion. Il s'est engagé à fournir au Comité, avant le 30 juin 2013, l'information concernant la date à partir de laquelle Bâle APP pourra rendre les services de la circulation aérienne dans la TMA Dole, y compris pendant les horaires d'activité de Dijon.

Au vu du bilan d'exploitation présenté par le SNA Nord-Est pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2012 au 31 mars 2013, les **Coprésidents** se sont accordés pour proposer la pérennisation du dispositif espace temporaire de l'aérodrome de Dole Tavaux au Directoire de l'espace aérien, compte tenu :

- de la désignation de Bâle APP comme unique prestataire des services de la circulation aérienne dans la région de contrôle terminale de Dole ;
- du changement en conséquence de la dénomination de la région de contrôle terminale de Dole qui deviendra la partie 13 de la TMA Bâle.

Le **Comité** a émis un avis favorable :

- à la prolongation, jusqu'au 16 octobre 2013, de la zone de contrôle temporaire associée à l'aérodrome de Dole Tavaux et de la région de contrôle terminale Dole temporaire ;
- à la création, à titre permanent, de la zone de contrôle associée à l'aérodrome de Dole Tavaux à compter du 17 octobre 2013 ;
- à la suppression, à compter du 17 octobre 2013, de la région de contrôle terminale Dole temporaire ;
- à la modification, à compter du 17 octobre 2013, de la région de contrôle terminale de Bâle, compte tenu de la création d'une partie supplémentaire correspondant à la TMA Dole temporaire.

Une demande a été adressée au Directoire de l'espace aérien en vue de l'établissement d'une décision concernant la prolongation du dispositif espace temporaire de Dole pour la période du 09 mai au 16 octobre 2013.

Les demandes de publication correspondant à la pérennisation du dispositif d'espaces aériens contrôlés créés au profit de l'aérodrome de Dole Tavaux ont d'autre part été adressées au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 17 octobre 2013. Le Comité a décidé de clore ce dossier.

## **9 – Modification des zones réglementées de Sissonne**

Le **COMALAT** a indiqué que, depuis le début de l'expérimentation du nouveau dispositif de zones réglementées mis en œuvre pour le camp de Sissonne, une seule activation de la Zone Réglementée Temporaire (ZRT) C a pu être réalisée en septembre 2012. Il a estimé, en accord avec le CRNA Nord, que cette unique activation s'avérait insuffisante pour envisager la pérennisation de cette ZRT. Il a déclaré que la prolongation jusqu'au mois d'avril 2014 du Supplément AIP relatif à la création de la ZRT C Sissonne devrait permettre la réalisation de plusieurs activations de cette zone et l'examen de sa pérennisation par les CRG Nord-Ouest et Nord-Est lors des réunions de l'automne 2013.

Le **Coprésident militaire** a expliqué que l'engagement militaire de la France à l'étranger n'a jusqu'à maintenant pas permis à l'Armée de l'Air de mettre à disposition les moyens aériens nécessaires au déroulement de l'expérimentation de la ZRT C Sissonne. Il a demandé en conséquence au Commandement des Forces Aériennes (CFA) et au Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes (CDAOA) qu'un caractère prioritaire soit désormais accordé à cette expérimentation afin de permettre la finalisation du traitement du dossier concernant la modification des zones réglementées LF-R 114 de Sissonne.

Le **Comité** a pris acte :

- de la pérennisation, à compter du 07 mars 2013, des Zones Réglementées Temporaires A et B de Sissonne situées dans la zone de compétence géographique du CRG Nord-Ouest ;
- de la poursuite de l'expérimentation de la Zone Réglementée Temporaire C de Sissonne par voie de Supplément AIP.

## **10 – Modification de la région de contrôle terminale de Strasbourg**

Le **SNA Nord-Est** a présenté les principaux aspects du bilan d'exploitation de la partie 10 de la région de contrôle terminale de Strasbourg. Il a indiqué que la mise en œuvre de cette partie de TMA Strasbourg dans la région de Grostenquin permet notamment d'améliorer les coordinations entre Strasbourg APP et les organismes de la circulation aérienne voisins. Il a ajouté que les usagers de l'aviation légère n'ont fait état d'aucune contrainte particulière liée à la création de cet espace aérien. Il a enfin déclaré qu'après accord de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires (ACNUSA), une procédure d'approche en descente continue optimisée pourrait être prochainement mise en œuvre à partir de Grostenquin.

La **ZAD Nord** a émis un avis sans objection à la pérennisation de la partie 10 temporaire de la région de contrôle terminale de Strasbourg. Elle a cependant rappelé que la publication à titre permanent de cette nouvelle partie de TMA Strasbourg ne doit pas être un frein aux travaux en cours concernant la future zone transfrontalière CBA 22. Elle a souligné à cet égard que lorsque cette zone serait créée, la publication de la TMA 10 Strasbourg devrait être modifiée en conséquence.

Le **BEP Nord-Est** a précisé que la TMA 10 Strasbourg est actuellement définie à l'exclusion de la zone réglementée LF-R 122 lorsqu'elle est active. Il a ajouté que, lorsque la future CBA 22 serait créée, elle devrait se substituer aux zones LF-R 122 et LF-TSA 22 qui seraient dans ce cas supprimées. Il a déclaré que la publication de la TMA 10 Strasbourg devrait alors être actualisée pour que la mention "à l'exclusion de la LF-R 122 lorsqu'elle est active" soit remplacée par "à l'exclusion de la CBA 22 lorsqu'elle est active".

Au vu du bilan d'exploitation présenté par le SNA Nord-Est, les **Coprésidents** se sont accordés pour proposer la pérennisation de la partie 10 temporaire de la région de contrôle terminale de Strasbourg au Directoire de l'espace aérien.

Le **Comité** a émis un avis favorable à la modification de la région de contrôle terminale de Strasbourg.

La partie 10 de la région de contrôle terminale de Strasbourg étant déjà représentée sur les cartes aéronautiques, la demande de publication correspondante a été adressée au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 22 août 2013. Le Comité a décidé de clore ce dossier.

## **11 – Création d'une zone dangereuse associée au champ de tir de Harth Nord**

Le **représentant de Bâle a** confirmé que toutes les procédures en piste 15 de l'aérodrome de Bâle Mulhouse sont désormais dotées d'un palier défini à 4 000 pieds AMSL, que la programmation hebdomadaire des tirs est bien adressée à Bâle le jeudi ou le vendredi précédent leur réalisation durant la semaine suivante et que l'information correspondante est transmise aux usagers aériens concernés. Il a enfin déclaré que les modalités concernant l'annonce des prévisions d'activité de tirs hebdomadaires inscrites dans le protocole établi avec le COMALAT dans le cadre de l'expérimentation de la Zone Dangereuse Temporaire (ZDT) Harth Nord seront pérennisées.

Le **COMALAT** a confirmé que le protocole temporaire lié à l'expérimentation de la ZDT Harth Nord serait abrogé et qu'un nouveau protocole serait établi avec le SNA Nord-Est afin de garantir la pérennisation des modalités concernant l'annonce des prévisions d'activité de tirs hebdomadaires. Il a par ailleurs déclaré que la création d'une partie haute initialement envisagée pour la zone dangereuse LF-D 253 Harth Nord n'est plus d'actualité. Il a ajouté à cet égard qu'un projet de modification des zones réglementées LF-R 209 A de l'Arsot et LF-R 209 B de Perches serait ultérieurement présenté au Comité en vue de permettre la réalisation des tirs de plus gros calibre initialement prévus à Harth Nord.

Au vu du bilan d'exploitation présenté par le SNA Nord-Est et par le COMALAT, les **Coprésidents** se sont accordés pour proposer la pérennisation de la zone dangereuse temporaire Harth Nord au Directoire de l'espace aérien.

Le **Comité** a émis un avis favorable :

- à la création de la zone dangereuse LF-D 253 Harth Nord ;
- à la modification en conséquence de la région de contrôle terminale de Bâle.

La zone dangereuse LF-D 253 Harth Nord étant déjà représentée sur les cartes aéronautiques, les demandes de publication correspondantes ont été adressées au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 22 août 2013. Le Comité a décidé de clore ce dossier.

## **12 – Régularisation des activités d'aéromodélisme n°8006 Mont Avril et 8216 Grand**

Le **BEP** a déclaré que, lors de la réunion du CCRAGALS Nord-Est du 12 mars 2013, les représentants des usagers de l'aviation générale, légère et sportive ont convenu d'exprimer leur avis par courriel avant le 31 mars. Les représentants de la Fédération Française Aéronautique (FFA), de la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV), de la Fédération Française de PLaneurs Ultralégers Motorisés (FFPLUM), du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) et du Réseau du Sport de l'Air (RSA) ont fait part de leur avis favorable. Le représentant de la Fédération Française de Vol Libre (FFVL) s'est quant à lui abstenu, après avoir émis, lors de la réunion du 12 mars 2013, un avis défavorable concernant l'imposition de marges supplémentaires par rapport à des limites clairement établies de volumes réglementés, en évoquant notamment les risques d'une généralisation éventuelle de telles mesures.

Le **CDAOA** a précisé que la limitation des évolutions des aéromodèles à une hauteur maximale de 500 pieds au-dessus de la surface concerne uniquement les activités d'aéromodélisme qui se déroulent sous une zone réglementée du Réseau Très Basse Altitude de la Défense pendant son activité réelle. Il a ajouté que la généralisation de cette mesure à d'autres activités aériennes sportives et récréatives et/ou à d'autres zones réglementées n'est pas envisagée.

Le **BEP** a rappelé que, conformément à l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, lorsqu'une activité d'aéromodélisme nécessite une hauteur de vol supérieure à 150 mètres au-dessus de la surface, le responsable de l'activité doit fournir les éléments justifiant ce besoin et les précautions particulières encadrant l'activité.

Compte tenu des aspects d'ordre opérationnel liés aux spécificités des activités Défense qui sont conduites à l'intérieur du RTBA, des dispositions prévues dans l'arrêté du 11 avril 2012 pour les activités d'aéromodélisme qui se déroulent à une hauteur supérieure à 150 mètres au-dessus de la surface et de l'avis favorable exprimé par les représentants des usagers de l'aviation générale, légère et sportive, le **Coprésident civil** a invité les membres du Comité à donner un avis favorable aux modifications proposées par le BEP pour les activités d'aéromodélisme n°8006 Mont Avril et n°8216 Grand.

Le **Comité** a émis un avis favorable à la modification des activités d'aéromodélisme n° 8006 Mont Avril et 8216 Grand.

Les demandes de publication correspondantes ont été adressées au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 22 août 2013.

La **DSAC Nord-Est** doit vérifier que les règlements intérieurs des associations utilisatrices des activités d'aéromodélisme n° 8006 Mont Avril et n° 8216 Grand sont modifiés conformément aux dispositions retenues lors de la réunion du 10 janvier 2013. Elle doit notamment s'assurer de l'inscription dans les documents précités de l'obligation, pour les adhérents des associations concernées :

- de consulter les NOTAM en vigueur sur le site Internet du Service de l'Information Aéronautique avant de commencer les vols ;
- de limiter les évolutions des aéromodèles à une hauteur maximale de 500 pieds au-dessus de la surface lorsque la zone réglementée du RTBA sous laquelle ils pratiquent leur activité est active.

Lorsque les règlements intérieurs précités seront modifiés, le **BEP** demandera au Service de l'Information Aéronautique la publication de deux nouveaux NOTAM concernant respectivement l'activité d'aéromodélisme n° 8006 Mont Avril et l'activité d'aéromodélisme n° 8216 Grand en vue d'une mise en œuvre anticipée des dispositions retenues par le Comité.

Demandes de publication :

8006	Aéromodélisme Mont Avril (71)	2300ft AMSL 1000ft ASFC	Eté : <del>0800 – Ss.</del> Lun – Ven : 0800 – Ss. Plafond 500ft ASFC pendant les créneaux d'activité réelle de la LF-R 45 S4. Sam, Dim et JF : 0800 – Ss. Hiv : <del>0900 – Ss.</del> Lun – Ven : 0900 – Ss. Plafond 500ft ASFC pendant les créneaux d'activité réelle de la LF-R 45 S4. Sam, Dim et JF : 0900 – Ss.
46° 45' 47"N – 004° 41' 31"E		SFC	Vols radiocommandés.
8216	Aéromodélisme Grand (88)	2700ft AMSL 1400ft ASFC	Eté : Lun – Ven : 1100 – Ss Hiv : Lun – Ven : 1200 – Ss Lun, Mar et Jeu : Plafond limité à 500ft ASFC pendant les créneaux d'activité réelle de la R 45 N5. Sam, Dim et JF : Sr – Ss.
48° 23' 29"N – 005° 29' 49"E		SFC	Vols radiocommandés.

### 13 – Modification de l'activité d'aéromodélisme n° 8011 de Bulle

Le **BEP** a déclaré que, lors de la réunion du CCRAGALS Nord-Est du 12 mars 2013, les représentants des usagers de l'aviation générale, légère et sportive ont convenu d'exprimer leur avis sur ce dossier, par courriel, avant le 31 mars. Les représentants de la FFA, de la FFVV, de la FFPLUM, du CNFAS et du RSA ont fait part de leur avis favorable. Le représentant de la FFVL s'est quant à lui abstenu, après avoir émis, lors de la réunion du 12 mars 2013, un avis défavorable concernant l'imposition de marges supplémentaires par rapport à des limites clairement établies de volumes réglementés, en évoquant notamment les risques d'une généralisation éventuelle de telles mesures. Compte tenu des horaires d'activation respectifs des zones réglementées LF-R 45 S6.1 Mâconnais Nord-Est et LF-R 45 C Arbois, dont il a rappelé que la limite verticale inférieure de cette dernière est à la surface, le BEP a proposé, pour l'activité d'aéromodélisme n° 8011 de Bulle, une modification du projet de publication permettant de prendre en compte la demande de rehaussement de son plafond et de supprimer toute interférence espace/temps avec les deux zones précitées pendant leur activité réelle.

Le **Comité** a émis un avis favorable à la modification de l'activité d'aéromodélisme n° 8011 Bulle.

La demande de publication correspondante a été adressée au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 22 août 2013.

La **DSAC Nord-Est** doit vérifier que le règlement intérieur de l'association utilisatrice de l'activité d'aéromodélisme n° 8011 Bulle est modifié conformément aux dispositions retenues lors de la réunion du 10 janvier 2013. Elle doit notamment s'assurer de l'inscription, dans le document précité, de l'obligation, pour les adhérents de l'association concernée :

- de consulter les NOTAM en vigueur sur le site Internet du Service de l'Information Aéronautique avant de commencer les vols ;
- de n'entreprendre aucun vol lorsque la zone réglementée LF-R 45 C Arbois est active ;
- de limiter les évolutions des aéromodèles à une hauteur maximale de 500 pieds au-dessus de la surface lorsque la zone réglementée LF-R 45 S6.1 Mâconnais Nord-Est est active.

Lorsque le règlement intérieur précité sera modifié, le **BEP** demandera au Service de l'Information Aéronautique la publication d'un nouveau NOTAM concernant l'activité d'aéromodélisme n° 8011 Bulle en vue d'une mise en œuvre anticipée des dispositions retenues par le Comité.

Demande de publication :

8011	Aéromodélisme BULLE (25)	4800ft AMSL 2000ft ASFC 3800ft AMSL 1000ft ASFC	Lun-Ven: Eté: 1300-SS; Hiv: 1400-SS, hors activité réelle de la R 45 C Arbois. Lun, Mar et Jeu : Plafond limité à 500ft ASFC pendant les créneaux d'activité réelle de la R 45 S6.1 Mâconnais Est. Sam, Dim et JF: SR-SS.
46° 54' 40"N – 006° 13' 00"E		SFC	Vols radiocommandés

#### **14 – Création d'une activité d'aéromodélisme à Brinckheim**

Le **Comité** a émis un avis favorable à la création d'une activité d'aéromodélisme à Brinckheim.

La demande de publication correspondante a été adressée au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 17 octobre 2013.

Demande de publication :

XXXX	Aéromodélisme Brinckheim (68)	500ft ASFC	Sr – Ss
47° 37' 49"N – 007° 27' 42"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole.

## 15 – Création d'une activité de treuillage sur l'aérodrome de Saint-Florentin Cheu

Le **Comité** a émis un avis favorable à la création d'une activité de treuillage sur l'aérodrome de Saint-Florentin Cheu.

La demande de publication correspondante a été adressée au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 17 octobre 2013.

Demande de publication :

XXXX	Treuillage Saint-Florentin Cheu Aérodrome	2400ft AMSL 2000ft ASFC  SFC	Sr – Ss.
47°58' 53"N – 003°46' 37"E			Treuillage planeurs. Treuil équipé d'un gyrophare. Information des usagers : A/A Saint-Florentin Cheu 123.500 MHz.

## 16 – Modification de l'activité d'aéromodélisme n° 8190 de Sermange

Le **CDAOA** a rappelé que la hauteur des aéromodèles peut être estimée de manière approximative par les opérateurs et que l'imprécision correspondante peut engendrer des problèmes de sécurité, en particulier lorsque l'activité est pratiquée sous le RTBA. Il a ensuite annoncé qu'une réunion serait organisée avec les représentants des usagers membres du CCRAGALS Nord-Est et le responsable de l'activité d'aéromodélisme de Sermange afin de recueillir leur avis concernant les modifications demandées par la Défense pour cette activité, compte tenu de son implantation au regard de la zone réglementée LF-R 45 S7 Jura. Il a enfin indiqué que Sermange est désormais la seule activité d'aéromodélisme située dans l'espace aérien du Nord-Est qui est implantée sous le RTBA et pour laquelle des vols peuvent être réalisés à une hauteur supérieure à 500 pieds au-dessus de la surface lorsque la zone réglementée concernée du RTBA est active.

Après échange de vues, le **Comité** s'est accordé sur les dispositions suivantes.

La **DSAC Nord-Est** doit informer sans délai le responsable de l'activité d'aéromodélisme n° 8190 de Sermange de la nécessité de limiter, à titre provisoire, les évolutions des aéromodèles à une hauteur maximale de 500 pieds au-dessus de la surface pendant les créneaux d'activation de la zone réglementée LF-R 45 S7 Jura.

Dès que le responsable de l'activité d'aéromodélisme n° 8190 de Sermange aura été informé, le **BEP** adressera au Service de l'Information Aéronautique la demande de NOTAM relative à l'abaissement du plafond de l'activité à 500 pieds au-dessus de la surface pendant les créneaux d'activation de la zone réglementée précitée.

La modification de l'activité d'aéromodélisme n° 8190 de Sermange proposée par le CDAOA sera étudiée par le Comité lors de la prochaine réunion du CRG Nord-Est.

## 17 – Modification de la région de contrôle terminale de Bâle

Le **BEP** a indiqué, compte tenu de la forme actuelle des arrêtés espaces qui renvoient désormais à la description de ces derniers dans l'AIP, que la publication des parties concernées de la région de contrôle terminale de Bâle serait régularisée à l'occasion de sa modification liée à la protection du nouvel axe HR-BIRKI au profit du trafic IFR à destination des aérodromes suisses des Eplatures et de Berne. Ainsi, les parties allemande, française et suisse des TMA 1, 2, 3 et 4 seront-elles décrites explicitement. La zone de contrôle associée à l'aérodrome de Bâle Mulhouse sera également régularisée pour faire apparaître la description des parties allemande, française et suisse. Il a enfin précisé que les coordonnées des points de raccordement à la frontière des TMA 5 et 12 ont fait l'objet d'un ajustement en vue d'une mise en cohérence avec l'EAD.

Le **Comité** a émis un avis favorable :

- à la régularisation de la zone de contrôle associée à l'aérodrome de Bâle Mulhouse ;
- à la modification de la région de contrôle terminale de Bâle ;
- à la modification en conséquence de la zone réglementée LF-R 158 A Mirage 2000 Nord-Est.

Les demandes de publication correspondantes ont été adressées au Directoire de l'espace aérien et au Service de l'Information Aéronautique pour une mise en œuvre le 17 octobre 2013.

## DESTINATAIRES

### Pour information

- DTA	1 ex
- DSNA/DO	1 ex
- DSNA/SDPS	1 ex
- DIRCAM	1 ex

### Pour attributions

- Monsieur le Coprésident civil du CRG Nord-Est	1 ex
- Monsieur le Coprésident militaire du CRG Nord-Est	1 ex
- Monsieur le Président du CCRAGALS Nord-Est	1 ex
- Monsieur le vice-Président du CCRAGALS Nord-Est	1 ex
- Messieurs les Présidents et participants	
- FFAéronautique	1 ex
S. Loth	1 ex
J.F. Schwartz	1 ex
- FNAM	1 ex
C. Daniel	1 ex
A. Domergue	1 ex
M. Engasser	1 ex
S. Schedelbauer	1 ex
- AOPA	1 ex
J. Beaulieu	1 ex
- FFAM	1 ex
B. Keith	1 ex
M. Rivière	1 ex
- FFAérostation	1 ex
A. Aubry	1 ex
P. Buron Pilâtre	1 ex
- FFVV	1 ex
R. Billy	1 ex
Y. Michaëli	1 ex
C. Prévot	1 ex
P. Prud'homme	1 ex
H. Sanchez	1 ex
C. Sturm	1 ex
- FFVL	1 ex
P. Barthe	1 ex
G. Bottlaender	1 ex
G. Delacote	1 ex
- FFPLUM	1 ex
R. Schneider	1 ex
- FFP	1 ex
G. Robin	1 ex
- FFG	1 ex
R. Fouque	1 ex

- RSA	1 ex
F. Dejean	1 ex
C. Roland	1 ex
- CNFAS	1 ex
G. Mougnot	1 ex
P. Vessaire	1 ex
- ZAD Nord	2 ex
- CRNA Est	2 ex
- CRNA Nord	2 ex
- DSAC Nord-Est	2 ex
- SNA Nord-Est	2 ex
- SNA Nord	2 ex
- Aéroport de Bâle Mulhouse	1 ex
- Aéroport de Metz Nancy Lorraine	1 ex
- Délégation Lorraine Champagne Ardenne	1 ex
- Délégation Bourgogne Franche Comté	1 ex
- Commandement de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre	1 ex