

OBJET : Mise en service opérationnelle du nouveau système ATM 4-FLIGHT :
Restrictions temporaires des capacités de contrôle du CRNA-N et Coordination des aérodromes de PARIS-CHARLES DE GAULLE (LFPG), PARIS-ORLY (LFPO), PARIS-LE BOURGET (LFPB) et BEAUVAIS-TILLE (LFOB) à partir du 5 novembre 2024

1 CONTEXTE ET OBJECTIF

4-FLIGHT est le projet majeur mené par la DSNA pour la modernisation technologique des centres en-route de la navigation aérienne. A partir du 5 novembre 2024, la DSNA met en service le système 4-FLIGHT au CRNA-Nord (Athis-Mons) en plusieurs phases :

- Phase 1, du 5 novembre 2024 au 10 décembre 2024 : utilisation du nouveau système 4-FLIGHT ;
- Phase 1bis, du 11 décembre 2024 au 6 janvier 2025 : utilisation de l'ancien système CAUTRA ;
- Phase 2, à partir du 7 janvier 2025 : utilisation du nouveau système 4-FLIGHT.

2 MESURES DE REDUCTION DE RISQUE MISES EN PLACE

Les capacités opérationnelles du centre doivent être adaptées afin de maintenir la sécurité des vols et de limiter les perturbations sur les opérations. Pendant la période d'utilisation de 4-FLIGHT du 5 novembre 2024 au 10 décembre 2024, la réduction de capacité des secteurs de contrôle est de l'ordre de 25 % par rapport aux capacités opérationnelles nominales. Un plan de régulation du trafic et des réductions de programmes de vols sont en place. Pendant la période d'utilisation de 4-FLIGHT du 7 janvier 2025 au 16 mars 2025, les capacités des secteurs de contrôle sont réduites par rapport aux capacités opérationnelles nominales. Un plan de régulation du trafic et des réductions de programmes de vols sont également en place. Lors de la phase 1bis, du 11 décembre 2024 au 6 janvier 2025, il n'y a pas de mesures réductions de programmes de vols liés à la mise en service opérationnelle du nouveau système de contrôle 4-FLIGHT.

Le plan de régulation du trafic comprend des modifications de trajectoires des aéronefs et une prise en charge de ces derniers par les centres de contrôle voisins du CRNA-Nord. Ce plan de contournement, composé de mesures RAD, sera actif pendant les phases 1 et 2.

En complément, des mesures de réduction des programmes de vols ont été mises en place via une baisse temporaire des paramètres de coordination de LFPG et LFPO, et la coordination exceptionnelle de LFOB et LFPB, au sens du règlement (CEE) N° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

3 IMPACTS SUR LA REGULARITE DU TRAFIC

Le trafic géré par le CRNA-Nord est essentiellement orienté vers la desserte des aérodromes de la région parisienne : LFPG, LFPO, LFPB et LFOB. Tout impact sur la capacité d'écoulement du trafic du CRNA-Nord a des conséquences sur les exploitants aériens desservant ces aérodromes ainsi que sur les acteurs aéroportuaires.

Malgré les mesures prises, des perturbations de la régularité du trafic sont attendues et peuvent impacter les opérations aériennes et en particulier les vols transitant par le CRNA-Nord. Ces impacts ne se limitent pas aux aérodromes de la région parisienne mais s'étendent à l'ensemble des aéronefs transitant par les espaces aériens dans lesquels le CRNA-Nord rend les services de la circulation aérienne (LFFF). Une attention particulière devra être portée sur les « flux skis » lors des week-ends concernés.

4 COORDINATION ET CRENEAUX

4.1 Généralités

Les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle (LFPG), Paris-Orly (LFPO) et Beauvais-Tillé (LFOB) seront coordonnés du mardi 5 novembre 2024 au mardi 11 février 2025 inclus selon des paramètres de coordination pour l'attribution des créneaux horaires spécifiques à 4-FLIGHT. L'aérodrome de Paris-Le Bourget (LFPB) sera coordonné du mardi 5 novembre au mardi 10 décembre 2024 inclus ainsi que du mardi 7 janvier au mardi 11 février 2025 inclus selon des paramètres de coordination pour l'attribution des créneaux horaires spécifiques à 4-FLIGHT. Ces paramètres sont publiés et consultables sur le site Internet du coordonnateur COHOR : www.cohor.org

À l'exception des vols d'État, des atterrissages d'urgence et des vols sanitaires, tous les mouvements d'aéronefs en IFR doivent obligatoirement faire l'objet de l'attribution préalable d'un créneau horaire par le coordonnateur désigné (COHOR) selon les capacités disponibles. Cette attribution est faite directement par COHOR.

Pour les vols d'aviation générale et d'affaires (GABA), sauf habilitation, les créneaux horaires sont demandés à l'assistant aéroportuaire.

Un numéro d'autorisation et une heure de mouvement éventuellement modifiée par rapport à l'heure demandée en fonction des capacités disponibles seront communiqués aux demandeurs.

Ce numéro d'autorisation est à indiquer dans le champ 18 du plan de vol en respectant impérativement le format ci-dessous :

RMK/ASL suivi directement du numéro d'autorisation à 14 caractères dont les 4 premiers sont le code OACI de l'aérodrome pour lequel le créneau a été délivré : RMK/ASL (14 CHARACTER AIRPORT SLOT ID)

Exemple :

RMK/ASLLFPBA123456789 (arrivée) ou RMK/ASLLFPBD123456789 (départ) pour Paris-Le Bourget.

Enfin, pour tout vol ne disposant pas de créneau horaire aéroportuaire ou dont les informations du plan de vol ne sont pas cohérentes avec celles du créneau aéroportuaire attribué, les exploitants de ces vols s'exposent à des sanctions administratives, en application des articles R. 6231-1 à 28 du code des transports, allant jusqu'à 7 500 € par manquement et un doublement en cas de récidive.

4.2 Aéroport Paris-Le Bourget (LFPB)

4.2.1 Compléments en sus de la coordination

Pour rappel, l'usage des services des assistants aéroportuaires est obligatoire au Bourget par une société basée agréée et le nom de la société assistante doit être obligatoirement mentionné en case 18 du FPL en remarque (RMK) – cf. AIP AD 2 LFPB AD 2.4.7.

Pour les Vols en VFR :

VFR Hélicoptères : Pas de coordination nécessaire.

VFR Avions : PPR obligatoire (pour le PPR voir VAC AD 2 LFPB TXT 01)

4.2.2 Cohérence entre les plans de vol déposés et les créneaux horaires aéroportuaires attribués

Pour l'ensemble des exploitants entrant dans le champ d'application de la coordination, les plans de vol déposés sans créneaux horaires ou avec une heure différente de celle accordée par le coordonnateur peuvent générer un message de notification à l'entité ayant déposé le plan de vol. Une copie de ce message est adressée à l'exploitant de l'aéroport et aux Services de Navigation Aérienne de la plateforme.

En application de l'article 14.1 du règlement (CEE) N° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993, tout vol ne disposant pas de créneau horaire aéroportuaire ou dont les informations du plan de vol ne sont pas cohérentes avec celles du créneau aéroportuaire attribué peut voir son plan de vol suspendu par EUROCONTROL, sur demande de COHOR, avant son départ de Paris-Le Bourget ou de son point d'origine et ne pas être accepté à son arrivée à Paris-Le Bourget.

Ces dispositions ne préjugent en aucun cas des restrictions qui seraient imposées par l'ATFM lors du traitement de ces vols.