

**OBJET : UTILISATION OPERATIONNELLE PROGRAMMEE DU NOUVEAU SYSTEME ATM 4-FLIGHT :
RESTRICTIONS TEMPORAIRES DES CAPACITES DE CONTROLE DU CRNA-N ET COORDINA-
TION DES AERODROMES DE PARIS-CHARLES DE GAULLE (LFPG), PARIS-ORLY (LFPO),
PARIS-LE BOURGET (LFPB) ET BEAUVAIS-TILLE (LFOB) DU 9 JANVIER AU 14 FEVRIER 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. Dans le cadre de la mise en service du système 4-FLIGHT au CRNA-Nord (Athis-Mons), la DSNA organise des phases d'évaluation en situation réelle du système (dites « Utilisation Opérationnelle Programmée » ou « UOP ») visant à :

- détecter, le plus en amont possible, les dysfonctionnements potentiels liés au système qui pourraient être rencontrés lors de la mise en service opérationnelle définitive (MESO) du système 4-FLIGHT ;
- accompagner la montée en compétence des personnels opérationnels sur l'utilisation du nouveau système ;
- améliorer en continu le paramétrage du système ;
- consolider les méthodes de travail.

Du 9 janvier au 14 février 2024 se tiendra au CRNA Nord une UOP (Utilisation Opérationnelle Programmée) dans le cadre de la mise en service du système 4-FLIGHT programmée le 5 novembre 2024.

Cette phase « longue » fait suite à des UOP « courtes » avec des objectifs ciblés et complémentaires qui se sont tenues en 2023.

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'UOP longue, la réduction de capacité des secteurs de contrôle est de l'ordre de 30 % par rapport aux capacités opérationnelles nominales. Un plan de régulation du trafic et des réductions de programmes de vols sont en place.

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 pour la période d'UOP longue.

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 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 aéroports 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 desservant ces aéroports ainsi que les acteurs aéroportuaires.

Malgré les mesures prises, des perturbations de la régularité du trafic sont attendues et peuvent impacter les opérations des exploitants aériens opérant des vols transitant par le CRNA-Nord. Ces impacts ne se limitent pas aux aéroports 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 GENERALITES

Les aérodromes de Paris-Le Bourget (LFPB), Paris-Charles de Gaulle (LFPG), Paris-Orly (LFPO) et Beauvais-Tillé (LFOB) seront coordonnés du mardi 9 janvier au mercredi 14 février 2024 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, et jusqu'à 7 500 € par manquement.

4.2 AERODROME PARIS-LE BOURGET (LFPB)

4.2.1 COMPLEMENTS 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 COHERENCE ENTRE LES PLANS DE VOL DEPOSES ET LES CRENEAUX HORAIRES AEROPORTUAIRES ATTRIBUES

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.