CCE Cannes – 7 juin 2019

Point 3 : état d'avancement du plan d'actions de la DGAC

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

dgac

Axes de travail

1. **Restrictions d'exploitation**
2. **Suivi du respect des trajectoires IFR VPT 17**
3. **Modification de la finale VPT 17**
4. **Approche par le Nord-Ouest**

1 - Restrictions d'exploitation : objectifs recherchés

- Organiser la circulation des tours de piste de l'aviation générale pour en limiter les nuisances ;
- Ne pas affecter le fonctionnement des écoles de formation ;
- Renforcer les contraintes sur la période estivale ;
- Privilégier les opérateurs basés davantage sensibilisés au contexte cannois ;
- Prévoir la mise en œuvre progressive du dispositif Calipso ;
- Etre en capacité de verbaliser les contrevenants.

1 - Restrictions d'exploitation : limitations des tours de piste pour l'aviation générale (1)

Généralités :

- Les tours de piste sont autorisés seulement entre 08h00 et 20h00 (locales), pendant les horaires ATS et soumis aux restrictions horaires présentées ci-après.
- Introduction d'une période hivernale (1er octobre-31 mai) et estivale (1er juin-30 septembre).
- Restrictions plus contraignantes pour les aéronefs :
  - ✓ non basés (moindre connaissance des contraintes environnementales)
  - ✓ non équipés de silencieux.
- Réservation du tour de piste basse hauteur 500 ft aux élèves en formation et en entrainement avec instructeur à bord (maitrise de la trajectoire).
- Les avions légers classés en catégories A ou B CALIPSO bénéficient des mêmes conditions d'utilisation (privilèges) que les aéronefs basés équipés de silencieux.

1 - Restrictions d'exploitation : limitations des tours de piste pour l'aviation générale (2)

Période estivale (1er juin – 30 septembre)

- Les restrictions de tours de piste sont appliquées toute la journée.
- Les tours de piste sont interdits aux aéronefs non basés non équipés de silencieux
- Les tours de piste sont limités à 5 consécutifs pour les aéronefs basés et à 2 pour les aéronefs non basés équipés de silencieux. Entre 12h00 et 14h00 (locales), les tours de piste des aéronefs basés non équipés de silencieux sont limités à 3.
- Les tours de piste BA sont limités à 3 consécutifs pour les aéronefs basés et à 2, pour les aéronefs non basés équipés de silencieux. Entre 12h00 et 14h00 (locales), le circuit BA est réservé aux seuls aéronefs basés équipés de silencieux.

1 - Restrictions d'exploitation : limitations des tours de piste pour l'aviation générale (3)

Période estivale (1er juin – 30 septembre)

		Tdp	BA
Basés	Sil.	5 max	3 max
	Non Sil.	5 max sauf 12h-14h limitation 3 max	3 max sauf 12h-14h ⛔
Non Basés	Sil.	2 max	2 max sauf 12h-14h ⛔
	Non Sil.	⛔	⛔

Rappel : les avions légers classés en catégories A ou B CALIPSO bénéficient des mêmes conditions d'utilisation (privilèges) que les aéronefs basés équipés de silencieux.

1 - Restrictions d'exploitation : limitations des tours de piste pour l'aviation générale (4)

Période hivernale (1er octobre-31 mai)

Des restrictions de tours de piste sont appliquées entre **12h00 et 14h00** (locales) :

- Les tours de piste sont limités à 5 consécutifs et interdits aux aéronefs non basés non équipés de silencieux.

- Les tours de piste BA sont limités à 3 tours de piste consécutifs et réservés aux seuls aéronefs basés équipés de silencieux (donc interdits aux non basés et aux basés non équipés de silencieux).

1 - Restrictions d'exploitation : limitations des tours de piste pour l'aviation générale (5)

Période hivernale (1er octobre-31 mai)

		Tdp	BA
Basés	Sil.	5 max (12h/14h)	3 max (12h/14h)
	Non Sil.	5 max (12h/14h)	⛔ (12h/14h)
Non Basés	Sil.	5 max (12h/14h)	⛔ (12h/14h)
	Non Sil.	⛔ (12h/14h)	⛔ (12h/14h)

Rappel : les avions légers classés en catégories A ou B CALIPSO bénéficient des mêmes conditions d'utilisation (privilèges) que les aéronefs basés équipés de silencieux.

1 - Restrictions d'exploitation : limitations des tours de piste pour l'aviation générale (6)

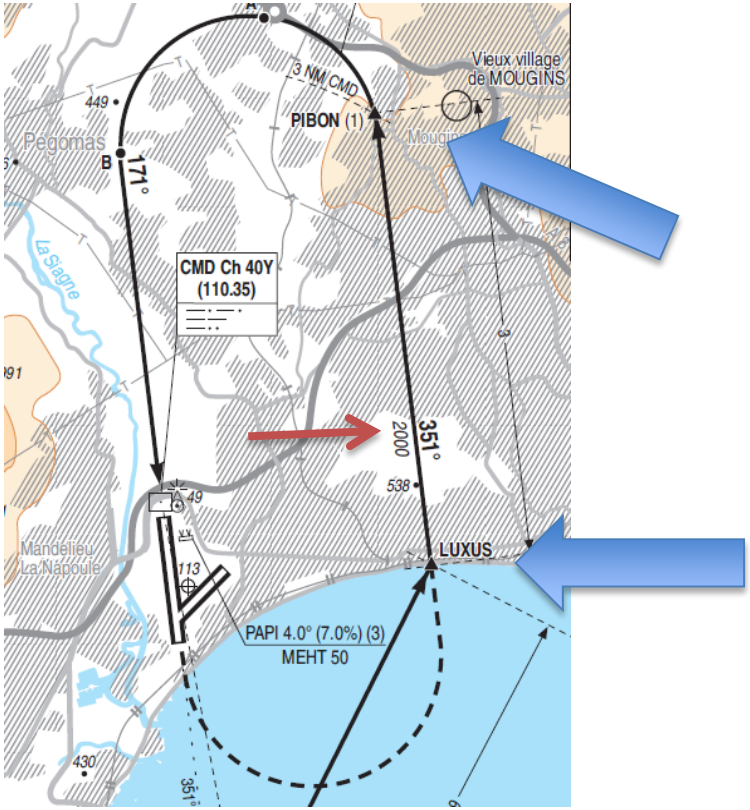
Surveillance

1. Suivi du respect de l'arrêté par la GTA (gendarmerie des transports aériens)

2. Le cas échéant, constitution d'un PV et notification du manquement au pilote.

Non respect de l'arrêté = **SANCTION ADMINISTRATIVE**

2 - Suivi des trajectoires IFR VPT17 (1)



Objectif : vérification du respect de l'altitude entre les points de report LUXUS et PIBON pour les vols aux instruments (IFR) sur la VPT 17

2 - Suivi des trajectoires IFR VPT17 (2)

Surveillance

1. Détection automatique et analyse des trajectoires non conformes

2. Le cas échéant, constitution d'un PV de manquement et notification du manquement à la compagnie

Altitude non conforme = **SANCTION ADMINISTRATIVE**

2 - Suivi des trajectoires IFR VPT17 (3)

Calendrier de mise en œuvre :

- Avis formel de la CCE de Cannes. (→ point 4 de l'ordre du jour)
- Signature de l'arrêté de restriction avant fin juillet
- Mise à jour de l'information aéronautique (SUP AIP dans un premier temps)
- Mise en œuvre : 15 août 2019 (cycle Airac)
- Perspective d'un nouvel arrêté en 2020 pour utiliser l'intégralité du classement Calipso

3 - Modification de la trajectoire finale de la VPT17 (1)

Analyse sécurité de la modification de la trajectoire de la VPT17 (désaxement de 10°) :

1. Tout désaxement induit une complexité supplémentaire en termes de pilotabilité

2. Les trajectoires désaxées sont prévues par la règlementation uniquement lorsque des raisons de sécurité l'imposent (présence d'obstacles), ce qui n'est pas le cas ici parce que la raison est environnementale.

3. Arrivée imminente d'une réglementation européenne qui va durcir les obligations en matière de changement (pas de dégradation de sécurité possible).

➢ Par anticipation, refus de l'autorité de surveillance de donner son accord à un tel désaxement.

3 - Modification de la trajectoire finale de la VPT17 (2)

Etude d'impact environnemental

- **Objectif:**

Comparer le nombre d'habitants soumis à une gêne sonore (au moins 65dB(A) qui correspond à un niveau couvrant une conversation) entre la trajectoire VPT 17 actuellement publiée à Cannes et celle envisagée avec un désaxement de 10° en début de finale

- Etude menée par le Mission Environnement de la Direction des Services de la Navigation Aérienne:
  - Expertise reconnue dans le domaine, notamment par l'ACNUSA
  - Utilisation d'outils de visualisation et/ou de simulation de trajectoires
  - Utilisation de données géographiques et cadastrales à jour

3 - Modification de la trajectoire finale de la VPT17 (2)

Etude d'impact environnemental

- **Résultats notables:**
  - Un désaxement déjà observé en début de finale: il existe un décalage moyen de 4° Ouest entre la trajectoire théorique publiée et les trajectoires effectivement volées (effet probable du survol du point A)
  - Ce décalage induit est globalement favorable d'un point de vue environnemental car il réduit l'impact sonore de 204 personnes
  - L'option consistant à augmenter jusqu'à 10 ° Ouest le désaxement du début de la finale de la VPT 17 conduit à un accroissement des populations impactées (+ 417 personnes). Impact particulièrement notable pour Pegomas.

- **Conclusion de l'étude:**

  Sur le plan sonore, il est **préférable de maintenir la situation actuelle** (statu quo) plutôt que d'adopter un nouveau tracé de VPT 17 avec un désaxement.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE
dgac

4 - Approche IFR par le Nord-Ouest (1)

- **2 axes de travail considérés:**

➢ une **approche de type « RNAV 1 »**, à partir de laquelle le pilote pourra décider à tout moment de procéder, ou pas, à une approche à vue pour se poser à Cannes

➢ une **approche de type « RNP-AR »**, avec une trajectoire complète définie jusqu'à l'atterrissage sur Cannes

4 - Approche IFR par le Nord-Ouest (2)

- **Approche de type « RNAV 1 »:**

Le concept étudié soulève deux problématiques majeures :

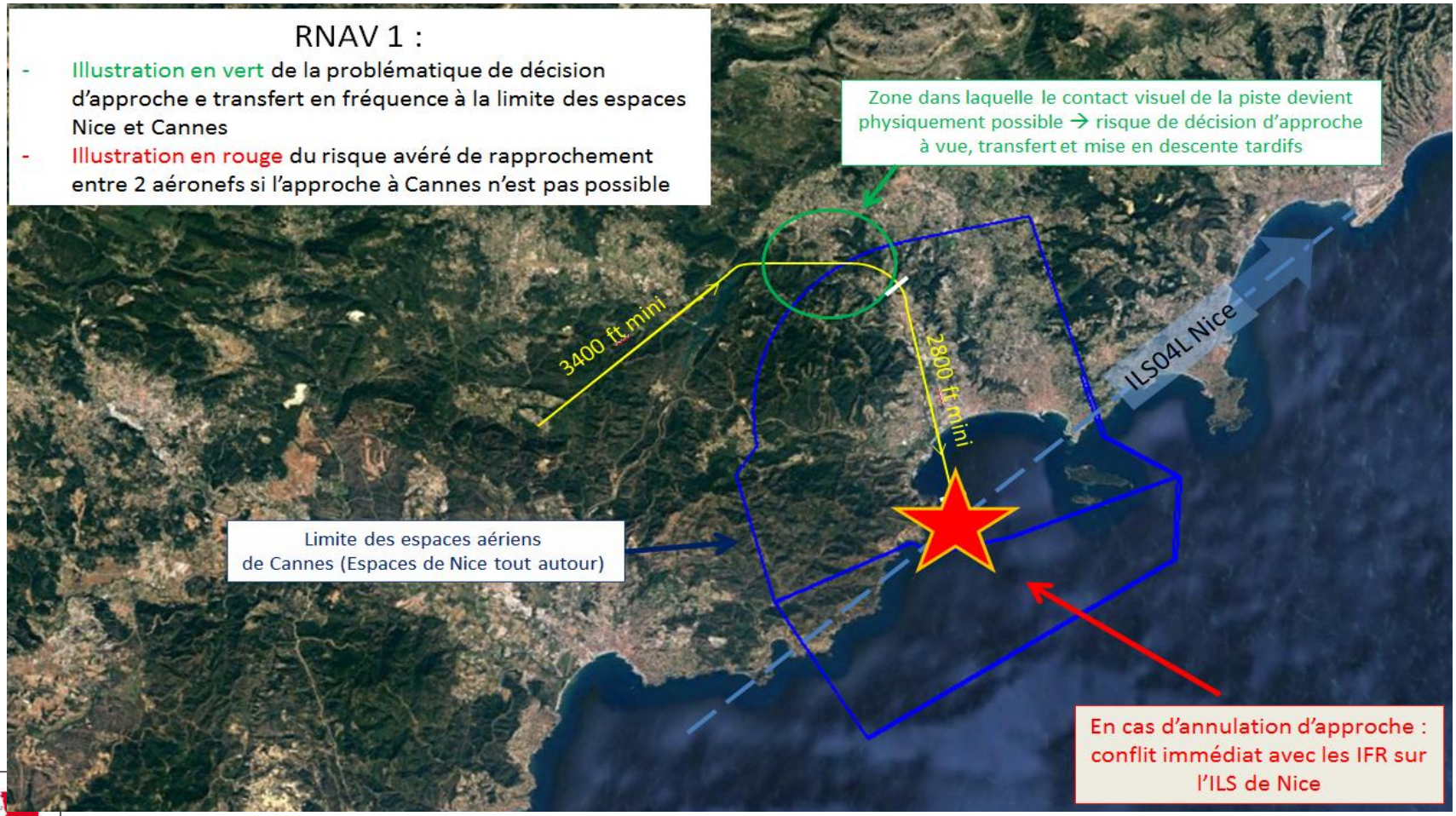
- Le pilote, établi à 3400 ft, ne pourra décider que tardivement s'il peut réaliser une approche à vue avec forte pente : transfert tardif entre les contrôles aériens de Nice et Cannes.
- Si le pilote ne peut réaliser l'approche à vue, il doit rester sur la trajectoire « RNAV 1 » qui survole l'aéroport de Cannes à 2800ft : conflit immédiat avec les arrivées de Nice.

Conséquence opérationnelle pour maintenir un niveau de sécurité conforme : gel de tous les mouvements à Cannes et des arrivées de Nice en 04 dès qu'un aéronef amorce la réalisation de cette approche .

Solution non viable

4 - Approche IFR par le Nord-Ouest (3)

- **Approche de type « RNAV 1 »:**



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

dgac

4 - Approche IFR par le Nord-Ouest (4)

Structure de pilotage du projet RNP AR :

Pour assurer une mise en œuvre efficace des projets RNP AR envisagés dans le Sud Est (dont Cannes fait partie), une structure de projet transversale DSAC/DSNA a été mise en place avec participation des directions nationales.

Elle est chargée du suivi de toutes les étapes techniques suivantes :

- construction d'une trajectoire
- intégration dans le dispositif de circulation aérienne
- étude de sécurité
- étude d'impact sur l'environnement
- homologation de la piste
- approbation des exploitants

4 - Approche IFR par le Nord-Ouest (5)

Approche de type RNP-AR , premières avancées :

- Etude préliminaire de faisabilité menée par le « Bureau Procédure Satellitaire » de la Direction des Services de la Navigation Aérienne :
  - ➢ Confirmation que les critères de conception applicables (marges de franchissement, pente de descente,..) permettent d'envisager la construction d'une procédure de type RNP-AR par le Nord-Ouest de Cannes ;

- Analyse préliminaire de l'intégration d'une arrivée RNP-AR par le Nord-Ouest de Cannes menée par le SNA/SE :
  - ➢ Hypothèses de faisabilité à approfondir

- Accord formel de la compagnie Netjets Europe pour construire de manière itérative la procédure RNP AR avec le SNA SE.

4 - Approche IFR par le Nord-Ouest (6)

Approche de type RNP-AR , travaux à venir :

- Lancement par le SNA/SE d'un GT local Nice/Cannes « Intégration Circulation Aérienne d'une approche Cannes par le Nord-Ouest »

  Objectifs: étudier la faisabilité de l'intégration d'une telle trajectoire.

- Elaboration d'un cadre expérimental complet permettant d'effectuer des vols de test de la trajectoire au 1er semestre 2020.

  Objectifs: vérifier la pilotabilité et la pertinence de la trajectoire RNP-AR envisagée