

	<b>Relevé de décisions</b> <b>Groupe de Travail VFR</b>	<u>Date:</u> 15 Décembre 2009 <u>Heure :</u> 14 h 00 <u>Lieu :</u> Espace Riverains <u>Pages:</u> 2
<b>Présents:</b> ADNA: M. J.P GUINVARCH, M. JC BOSCHEL ADEC: M. J.L RABU, M. R LYSEE GADSECA : Mme P VALLICIONI DSAC/SE et SNA/SE : M. PIERARD, M. SIVRY, M. S FRANCOIS NETJETS : M.P PENARI ACCA: M. P TEISSIER UACA : M. L.ROBIN AERO CLUB D'ANTIBES : Mme V BRUMAIRE CANNES AVIATION FTO : M. M OTHO AIR ODYSSEE: M ROUMET SA.ACA : M. T POLLET		<u>Etabli par :</u> Thierry POLLET

## Objet

### Réunion du Groupe de travail "Trajectoire VFR Aviation légère"

#### Ordre du jour

14h00/15h00 Présentation des résultats de la campagne de mesure de bruit été 2009

15h00/16h30 Bilan de la mise en place des nouvelles trajectoires d'entrée et sortie des VFR de la CTR par l'ouest Analyse sur les procédures Vol de Nuit

Questions diverses

#### 1) Présentation des résultats de la campagne de mesure de bruit été 2009

Cette année, l'Aéroport Cannes Mandelieu a effectué la campagne de mesures de bruit avec des stations de mesure de bruit et non plus de façon semi-manuelle comme les années précédentes.

Chaque commune a été équipée d'un capteur de mesure de bruit, fonctionnant 24h/24, 7J/7 et permettant de réaliser un bilan des nuisances sonores très complet, d'obtenir des statistiques et relevés hebdomadaires.

La campagne de mesures de bruit s'est déroulée sur 6 semaines par commune, et non plus une semaine comme les années précédentes

##### 1.1 Objet de la campagne

Réalisation de la campagne de mesures de bruits Eté 2009 sur les huit communes riveraines de l'aéroport.

La société retenue est AZIMUT qui a effectué cette campagne et fait la restitution des résultats lors du GT VFR.

Les différentes étapes ont été les suivantes :

Mise en place de la stratégie de suivi et de collecte des informations.

Installation des stations de mesure de bruit dans les communes et le cas échéant chez des particuliers.

Mise en place de la corrélation entre les mesures de bruit et les trajectoires des avions.

Mise en œuvre de la collecte continue des données de bruit et trafic.

Rédaction des rapports journaliers (indicateurs sur les activités critiques).

Rédaction du rapport environnemental de synthèse (indicateurs décisionnels).

## 1.2 Description des travaux Campagne

### 1.2.1 Date de la campagne : du 15 Juillet au 15 septembre

Sur les 8 sites, les mesures sont réalisées 7/7,24h/24h.

Les mesures seront réalisées avec 4 équipements : installation sur 4 communes du matériel puis déplacement sur les 4 autres communes. Soit 1 mois de mesure par commune.

1.2.2 Communes étudiées : Cannes - Le Cannet - Mandelieu - Mouans-Sartoux - Mougins - Pégomas - La Roquette, Croix des gardes soit 8 sites

### 1.2.3. Informations à enregistrer

Jour et heure de passage de l'aéronef (en heure locale).

Classe d'appareil (mono, bimoteur, hélico, petit jet, jet > 13 T).

Immatriculation (pour les jets, afin de permettre la vérification de l'appartenance à la classe).

Leq 1 seconde et Lmax.

Conditions météo du jour.

### 1.2.4. Documents fourni pour la Campagne

Un rapport hebdomadaire des indicateurs de performance envoyé par mail à l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

Un rapport sur la période de la campagne, comportant l'analyse par commune pour l'année n.

### 1.2.5. Les indicateurs de performance suivis

Taux de perception moyen sur la semaine

Nombre d'événements par type d'aéronefs

Leq moyen, Leq Max

Durée moyenne d'apparition par type d'aéronefs

Durée totale des événements moyennée sur une journée

Indice ou indicateur-bruit permettant de suivre l'évolution du bruit d'une année sur l'autre et tenant compte du temps d'exposition et de l'intensité du bruit.

Bruit de fond moyen, bruit aéronautique moyen

Bruit maximum et minimum par type d'aéronef

Nombre d'événements sonores par tranche de DB

Bruit de fond moyen

Bruit aéronautique moyen

Nombre d'événements sonores par tranche de DB.

Le rapport permet d'identifier les nuisances sonores sur chaque zone mais aussi d'identifier chaque survol aérien (niveau dBA, durée de gène)

Le rapport est joint en annexe de ce compte-rendu

2) Bilan de la mise en place des nouvelles trajectoires d'entrée et sortie VFR de la CTR par l'ouest :



L'objectif de ces nouvelles trajectoires était de séparer les flux d'entrée et de sortie VFR de la CTR pour éviter les face-à-face.

De l'avis des usagers aéronautiques, ce dispositif a grandement amélioré la sécurité des VFR. L'ensemble des usagers se félicite de ces dispositions qui ont fortement amélioré la sécurité des vols dans ce secteur.

Sur le plan environnemental, on note :

- une amélioration de la situation pour le centre ville de Mandelieu (Minelle) car les trajectoires de départ ne survolent plus la ville ;
- des réclamations des habitants notamment du grand Duc et du Domaine ZITA (altitude 150m), concernés par les arrivées de l'ouest ;
- des plaintes dans le département du Var (lotissement de Saint Jean de Cannes).

Des chevelus de trajectoires (figurant en annexe) de quelques journées significatives sont présentés. Ils permettent de comparer les trajectoires avant et après la modification.

On constate que, sur la ville de Mandelieu, la différence de survol figurant sur les cartes est peu lisible, bien que la différence de ressenti semble plus perceptible auprès des riverains (Grand duc et Domaine

Zita). Par ailleurs, la très nette séparation des flux d'entrée et de sortie - gage de sécurité des vols - explique les plaintes survenues dans le Var (Saint Jean de Cannes).

Il est rappelé par le pilote-inspecteur que les arrivées Ouest se font à une altitude de 2000 pieds en descente vers 1500 pieds et à vitesse et puissance réduites, ce qui est susceptible d'atténuer les nuisances sonores sur Mandelieu. Par ailleurs, la recommandation a été faite aux pilotes et instructeurs de descendre vers le terrain le plus tard possible et en réduction de puissance et, si possible, de contourner la ville par le nord.

D'autre part, le pilote inspecteur estime qu'il serait souhaitable pour des raisons de sécurité, de meilleur « confort réglementaire » et, bien entendu, d'environnement, de porter à 2500 pieds l'altitude de vol des trajectoires entre l'aérodrome et WD/WL (ce qui, d'ailleurs, serait cohérent avec l'altitude minimale demandée à EW). Il étudiera cette possibilité en collaboration avec le SNASE, ainsi que la faisabilité d'une trajectoire d'entrée plus au nord que la trajectoire actuelle, qui éviterait ainsi la ville de Mandelieu. S'il est réalisable, le relevé d'altitude devrait également réduire les nuisances sur la trajectoire de départ et sur le Var.

### 3) Respect des ronds bleus

Les ronds bleus ont été publiés en fin décembre 2007. Le respect des ronds bleus fait l'objet d'un rappel régulier par les pilotes instructeurs auprès des pilotes.

Le bilan est le suivant :

#### Comptage pénétrations Rond Bleu de la Roquette sur Siagne

	2007	2009	variation
1/7 au 15/7	24,1%	20,9%	-13,4%
16/7 au 31/7	26,9%	18,5%	-31,2%
1/8 au 15/8	26,2%	21,7%	-17,3%
16/8 au 31/8	29%	20,3%	-30,1%
Total	26,4%	20,3%	-23,1%

Soit une baisse des pénétrations de 23% entre 2007 et 2009

M. BOSCHEL se félicite de ces résultats.

Cependant, le pilote inspecteur estime que des progrès sont encore à faire. A cet effet, il fera une campagne de sensibilisation auprès des associations.

Il est convenu de suivre annuellement l'évolution de ces statistiques.

Par ailleurs les associations de riverains demandent à connaître la capacité du circuit d'aérodrome. Le SNASE explique qu'une régulation du nombre d'avions dans le circuit est effectuée en temps réel et qu'il ne dépasse pas le nombre de 5 appareils simultanés. Cette régulation s'opère à chaque fois que nécessaire et elle est connue des opérateurs notamment des aéroclubs qui tiennent compte des périodes prévisibles de fort trafic. Ceci permet notamment d'éviter de trop longues attentes au sol.

Les représentants des aéroclubs réaffirment la vocation pour ACM d'être un site de formation aéronautique conformément au livre blanc. Ils soulignent que la fermeture de l'aérodrome de Fréjus a restreint leurs zones d'entraînement. Comme cela est indiqué dans le projet de charte, il y a nécessité à trouver d'autres terrains complémentaires pour l'entraînement aux tours de piste.

#### 4) Vols VFR de Nuit

Concernant certaines réclamations sur des vols VFR de Nuit avec passage au-dessus du village de la Roquette, les précisions suivantes sont apportées :

- il y a peu de vols VFR de nuit,
- la gêne est très limitée et ressentie de façon inégale, voire nulle selon les endroits,
- la marge de manœuvre pour respecter les ronds bleus est très faible.

Cependant la Cie Cannes Aviation, qui est concernée par cette question, a mis en place des recommandations aux pilotes pour éviter le survol du rond bleu de la Roquette lors des décollages en piste 35 de nuit. Leur tâche est facilitée par l'équipement des machines en DME. Il est à souligner la bonne volonté de la Cie Cannes aviation pour protéger l'environnement. Ces consignes sont spécifiques à Cannes Aviation

Voir consigne ci-joint

#### 5) Présentation du trafic à fin Novembre 2009

Cumul à		novembre 2009									
Aviation d'Affaires											
	nov 2004	nov 2005	Var %	nov 2006	Var %	nov 2007	Var %	nov 2008	Var %	nov 2009	Var %
Short Range	2 795	3 210	14,8%	2 878	-10,3%	3 109	8,0%	2 855	-8,2%	2 889	1,2%
Mid Mande	4 732	5 208	10,1%	5 950	14,2%	6 786	14,1%	6 062	-10,7%	4 683	-22,7%
Mid Long Range	2 170	2 154	-0,7%	2 476	14,9%	3 027	22,3%	3 063	1,2%	2 661	-13,1%
<b>Total Av.Aff</b>	<b>9 697</b>	<b>10 572</b>	<b>9,0%</b>	<b>11 304</b>	<b>6,9%</b>	<b>12 922</b>	<b>14,3%</b>	<b>11 980</b>	<b>-7,3%</b>	<b>10 233</b>	<b>-14,6%</b>

Autre Aviation											
	nov 2004	nov 2005	Var %	nov 2006	Var %	nov 2007	Var %	nov 2008	Var %	nov 2009	Var %
Aviation Légère	41 268	46 753	13%	47 250	1%	47 318	0%	48 768	3,1%	43 584	-10,6%
Hélicoptères	12 287	12 296	0%	14 438	17%	16 268	13%	15 011	-7,7%	13 470	-10,3%

<b>Tot Mvt</b>	63 252	69 621	10%	72 992	5%	76 508	5%	75 759	-1,0%	67 287	-11,2%
----------------	--------	--------	-----	--------	----	--------	----	--------	-------	--------	--------

Il est à souligner que le trafic total à fin novembre 2009 est inférieur au trafic de novembre 2005. La baisse globale est de 11,2%

#### 6) Présentation du calendrier de mise en service du système de mesure de bruit et suivi des trajectoires

La commande du système doit être passée à fin décembre 09

Le calendrier de mise en œuvre est le suivant :

Consultation Fournisseurs	Début sept
Remise des offres ( 2 fournisseurs O1 DB et B&K)	Fin sept
Analyse/Audit/Négociation	Oct./Nov.
Remise Contre-offre	17 Nov.
Commande du système de suivi des trajectoires et 4 capteurs de mesure de bruit	21 Décembre
Livraison du module suivi des trajectoires et mesures de bruit ACM et présentation aux partenaires	Janvier

Négociations avec les communes concernées pour la localisation des points de mesures	Déc./janv.
Installation progressive des stations de mesures de bruit	Fev/Avril 2010

Pour les 2 phases de localisation des 4 stations de mesure, la SA ACA organisera dès le mois de janvier les réunions de concertations avec les associations de riverains et les représentants des communes.

Pj : Présentation de la campagne de mesures de bruit  
Chevelus de trajectoires Ouest VFR  
Note interne Cannes Aviation