	GT IFR/VFR	Date : 30 juin 2015 Heure : 10h – 11h30 Lieu : Salle Saint Exupéry ACM
Présents: ADNA : Mr JL.FONDACCI, ADEC : Mr R.LYSEE SID : Mr P. DALON UACA : Mr A.IMBERT APCVA : Mr N.LESBATS AC Antibes /Comité dep. Aéro : Mr A.SARRAN CANNES AVIATION : Mr S.ROUMI PILOTE : Mr M.PERICHON SNA-SE : Mr T.HORLAIT, Mr JP.SCIRY, Mr F.TROUILLET DSAC-SE : Mr P.PEZZETTA, Mr A.MEHRY ACA : Mr T.POLLET, Mme I.VANDROT, Mme S.MEDRECKI, Mr F.JANIN, Mme C.ROUSSEAU, Mr P.OLIVARI		Etabli par : C. ROUSSEAU Le : 02/07/ 2015 Validé par : T.POLLET Pages : 11

THEME: Groupe de Travail IFR/VFR

Ordre du jour

- 1) **Bilan des actions environnementales**
 - a. Répartition du trafic Aviation d’Affaires Nice/Cannes
 - b. QFU / bruit 2015
 - c. Incursions « Rond Bleu » 2015
 - d. Présentation du briefing VFR
 - e. Survols IFR La roquette sur Siagne
 - f. Présentation du briefing IFR version 6, texte AIP et Jeppesen
 - g. Altitudes IFR quartier des Roques et la Bocca
 - h. Bilan Plaintes 2015
 - 2) **Avancement de l’étude sur le relevé d’altitude de la VPT 17**
 - 3) **Présentation de la Charte d’Engagements pour l’Environnement**
 - 4) **Tour de table**
-

1) Bilan des actions environnementales (ACM)

a. Répartition trafic Aviation d'Affaires Nice/Cannes

	Nice	Cannes-Mandelieu	TOTAL
Aviation d'Affaires 2015	10 011	3601	13612
Part de Trafic %	73.5%	26.5%	100%

La répartition du trafic entre Nice et Cannes est constante depuis plusieurs années
Rappel volonté et acquis des précédentes chartes:

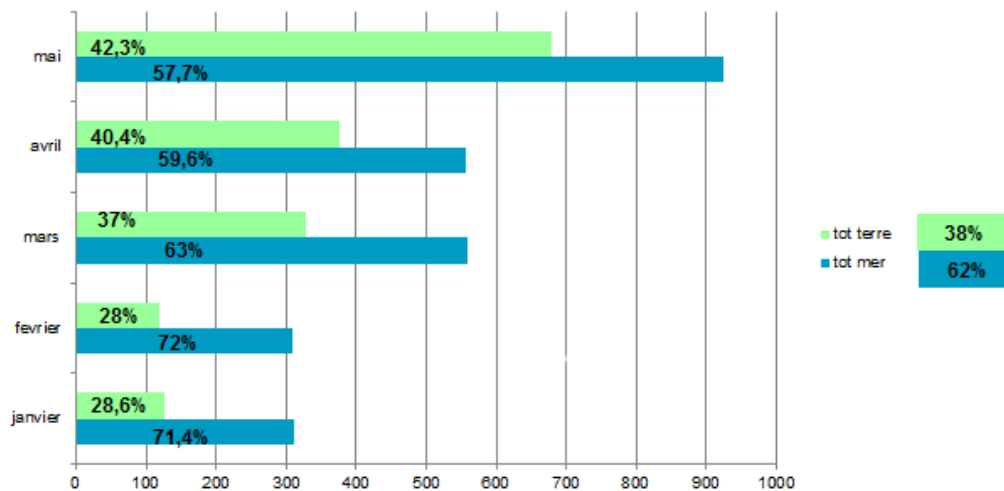
⇒ Répartition du trafic Aviation d'Affaires Nice/cannes = 50%/50%

b. QFU / bruit 2015

Répartition des mouvements par QFU pour les avions en IFR piste 17/35.

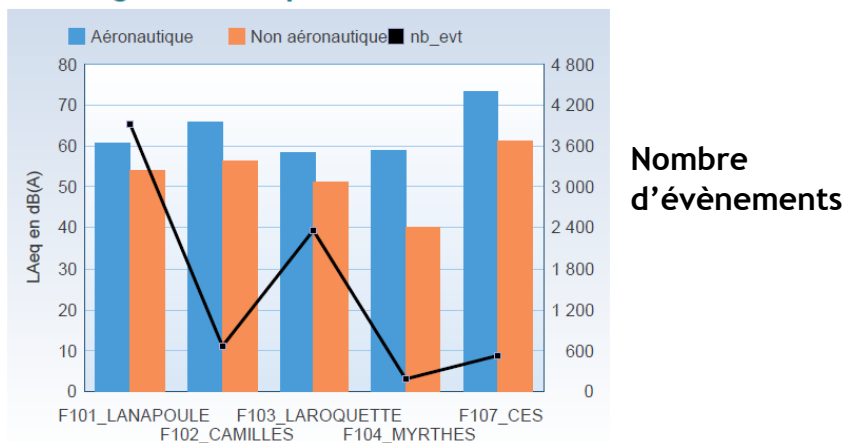
	Mouvements 2015	Proportion % 2015	Proportion % 2014
Arrivées			
• Survol terre (17)	1590	74,5%	77%
• Survol mer (35)	542	25,5%	23%
Départs			
• Survol terre (35)	37	1,7%	1%
• Survol mer (17)	2119	98,3%	99%
TOTAL terre	1627	38%	39%
TOTAL mer	2661	62%	61%

Le pourcentage total sur 2015 reste majoritaire en faveur des survols mer avec 62% contre 38% pour les survols terre.



En période hivernale les survols mer sont largement majoritaires par rapport aux survols terre.

Emergence et fréquence du bruit avion



Nombre d'évènements

Station	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique
Capteur d'Energie Sonore	73.5 dB(A)	61.2 dB(A)
Station fixe de Cannes (Myrthes)	58.9 dB(A)	40.3 dB(A)
Station fixe de La Roquette	58.5 dB(A) >	51.2 dB(A) <
Station fixe du Jardin de Camille	65.8 dB(A) >	56.2 dB(A) >
Station fixe du port de La Napoule	60.7 dB(A) <	54.1 dB(A) <

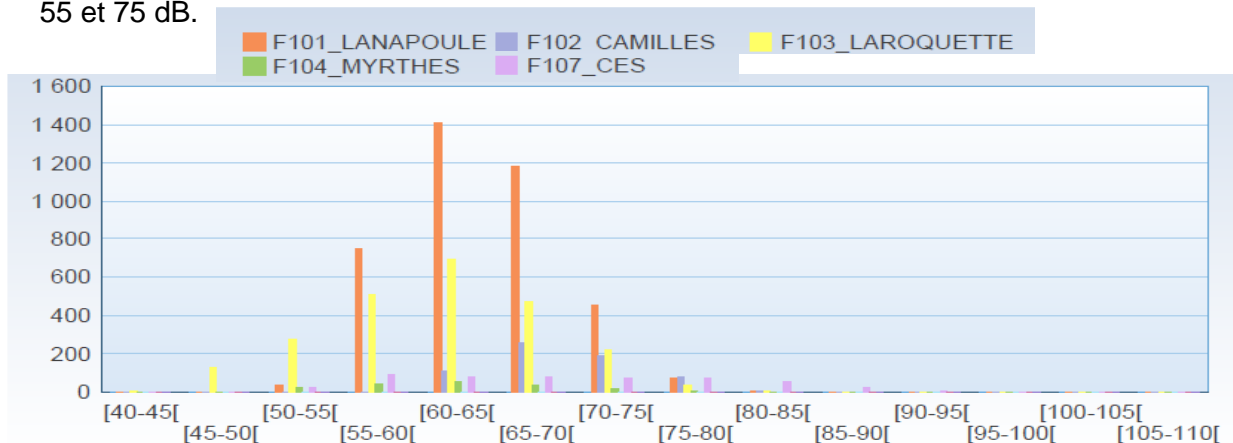
- > : bruit supérieur à celui de 2014
- < : bruit inférieur à celui de 2014
- = : bruit équivalent à celui de 2014

Le capteur de Cannes Myrthes n'ayant que très peu fonctionné cette année, les résultats ne sont donc pas comparables avec ceux de l'année précédente.

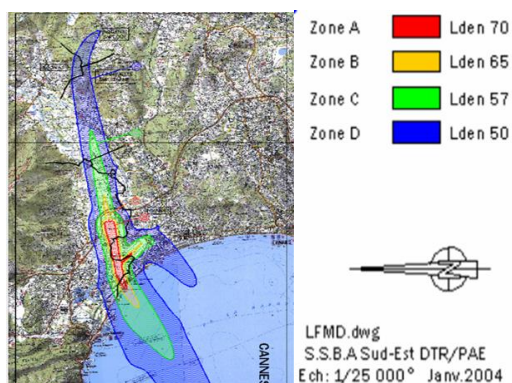
Rappel chiffres 2014 :

Station	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique
Station fixe de Cannes (Myrthes)	60.8 dB(A)	53.4 dB(A)
Station fixe de La Roquette	58 dB(A)	51.7 dB(A)
Station fixe du Jardin de Camille	64.6 dB(A)	56 dB(A)
Station fixe du port de La Napoule	62 dB(A)	56.8 dB(A)

Le nombre d'événements sonores par tranche de dB reste similaire à celui de 2014, avec une part toujours aussi importante des événements à forte intensité captés par la station de la Napoule (pour rappel : cette dernière capte les bruits des avions au décollage). Les événements sonores captés sont, pour toutes les stations, majoritairement situés entre 55 et 75 dB.



Enfin, le bilan du Bruit pour 2015 se termine par la présentation des données concernant l'indice Lden. Ces dernières ne dépassent pas les limites fixées par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport.



Station	Lden
F101_LANAUPOULE	44,6 dB(A)
F102_CAMILLES	41,3 dB(A)
F103_LAROQUETTE	40,2 dB(A)
F104_MYRTHES	29,8 dB(A)
F107_CES	44,4 dB(A)

c. Incursions « Rond Bleu » 2015

ACM présente les chiffres des incursions « Rond Bleu » VFR de janvier à mai 2015. Le nombre d'incursions dans le rond bleu de la Roquette sur Siagne et de Mouans-Sartoux est pour l'instant en diminution par rapport aux années précédentes. Il y a en moyenne 3 à 4 avions en VFR par jour qui survolent le rond bleu de la Roquette.

	La Roquette sur Siagne	Mougins	Mougins <1500ft	Mouans-Sartoux	MsSx <1500ft
Nombre 2012	2440	704	-	1604	-
%/ trafic 2012	10,3%	3%	-	6,8%	-
Nombre 2013	2179	787	-	1843	-
%/ trafic 2013	9%	3,2%	-	7,6%	-
Nombre 2014	1990	752	-	1961	-
%/ trafic 2014	8,4%	3,1%	-	8,2%	-
Nombre 2015	630	351	147	693	172
%/ trafic 2015	6,4% <	3,6% >	1,5%	7,1% <	1,7%

JL. Fondacci trouve que cette diminution n'est pas assez importante mais reconnaît qu'il y a des efforts de fait de la part de la tour de contrôle pour qui le respect de l'environnement prend une part de plus en plus importante dans leur travail au quotidien.

S.Roumi souligne que ce chiffre est très faible. Il précise qu'il y aura toujours des incursions dans les ronds bleus dus à plusieurs paramètres.

d. Présentation du briefing pilote VFR

Voir pièce jointe.

T.Horlait demande si ce briefing est obligatoire. Il ajoute qu'en vol à vue on ne peut pas obliger les aéronefs à survoler des points précis.

T.Pollet précise que ce briefing n'a pas un caractère obligatoire comme celui des IFR. Il a pour objectif d'aider les pilotes à mieux identifier le terrain. La première règle indiscutable est le respect par les pilotes des instructions du contrôle aérien.

F.Trouillet précise qu'on ne peut pas imposer à un aéronef en VFR de virer à un endroit précis. Lorsque plusieurs appareils sont dans le circuit, la tour leur donne à chacun un numéro. Chaque appareil doit alors s'assurer d'être assez espacé de l'aéronef qui le précède. Il peut donc ne pas virer au même endroit pour des raisons de sécurité.

S. Roumi ajoute qu'il est effectivement dangereux d'obliger les avions en VFR à survoler des points définis. Trop de rigidité va à l'encontre du cadre sécurité des formations des élèves pilotes.

I.Vandrot propose d'appeler ce briefing « Bonnes Pratiques Environnementales » ce, afin d'enlever le caractère obligatoire.

Lors de ce GT, les modifications suivantes ont été demandées :

- Titre : « Bonnes Pratiques Environnementales VFR » et non plus « Briefing pilote VFR »
- 1^{ère} page : mettre un encadré précisant « les indications de la tour de contrôle et la sécurité aériennes ont priorité sur ce document »
- Photos : Rond bleu, « zone sensible à éviter » et non « zone à ne pas survoler »

L'ensemble de ces modifications sera intégré au document « Bonnes pratiques Environnementales VFR ». Ce document sera adressé à toutes les parties prenantes pour un avis définitif.

R. Lysee reconnaît que les départs vers WD sont mieux respectés mais qu'il y a encore des passages au-dessus de Mandelieu.

F.Trouillet précise que l'indication donnée par la tour lors d'un décollage en 17 vers WD est de virer au niveau du viaduc de Théoule. Si l'appareil atteint 800ft avant il reçoit comme instruction de longer la côte à 800ft avant de virer sur le viaduc.

N.Lesbats de l'APCVA ajoute que cette consigne a été communiquée à tous ses membres et que cette trajectoire est bien respectée.

R.Lysee soulève le cas du DA42 et demande pourquoi sur les deux qui réalisent quotidiennement des tours de piste un est bruyant et l'autre non.

S.Roumi assure que les deux appareils sont équipés de silencieux et sont identiques d'un point de vue motorisation.

e. Survol IFR de la Roquettes sur Siagne

Nombre d'avions IFR ayant survolés la Roquette sur Siagne

	La Roquette sur Siagne	%/ survol terre IFR
2012	926	20,8%
2013	967	19,7%
2014	857	17,3%
2015	273	16,8% <

Depuis 2012 le pourcentage de survols d'aéronefs en IFR au-dessus de la Roquette sur Siagne ne cesse de diminuer. Cette année encore la tendance est à la baisse.

f. Présentation du briefing IFR version 6, texte AIP et Jeppesen

Briefing Pilote IFR

Voir pièce jointe.

Le briefing pilote IFR en est à sa 6^{ème} version. Il a été, cette année encore, mis à jour en collaboration avec les associations de riverains et sous le contrôle de la DGAC. La version présentée aujourd'hui est la version finalisée et validée.

Les principales évolutions sont les suivantes :

- Ajout du point « A » à survoler
- Identification de Cannes la Bocca en zone sensible
- Ajout d'une page sur la procédure MVL (Manœuvre à Vue libre)

Un mail de relance pour la validation du nouveau briefing sera envoyé à tous les pilotes inscrits sur le site internet de l'Aéroport.

Cette année, en plus des sensibilisations terrain des pilotes, 3 courriers signés de Thierry Pollet et 9 mails de rappel sur les bonnes pratiques environnementales de la plateforme ont été envoyés aux récidivistes et au pilotes ayant effectué un écart de trajectoire IFR.

Afin d'améliorer le suivi du point A il a été ajouté dans Jeppesen le texte suivant :

« Le virage de fin de vent arrière doit se faire à 3 CMD,

Survol obligatoire du point A,

Garder l'altitude de 1800 ft jusqu'au point A et débiter la descente de 1800 à 1500 ft à partir de ce point pour intercepter l'axe de piste et la pente du PAPI à 1500 ft. »

L'AIP sera également mis à jour dans 3 mois avec l'ajout du texte suivant (**en gras**) :

VPT RWY 17:

- de conserver la configuration lisse jusqu'au point PIBON ;
- **de maintenir 1800 pieds jusqu'au point A;**
- de ne pas raccourcir la trajectoire en virant vers la finale
- **de débiter la descente après le point A** pour intercepter l'axe de piste et la pente du PAPI à 1500 ft.

- de ne pas dépasser la voie rapide Cannes-Grasse.

Approches à vue:

Rejoindre le point LUXUS (500 m à l'Est des Rochers de la Bocca – voir coordonnées géographiques ci-dessus).

Rejoindre le point PIBON (1 km à l'Ouest du vieux village de Mougins – voir coordonnées géographiques ci-dessus) en maintenant 1800 ft et en évitant le survol des zones urbanisées représentées sur la carte IAC AD2 LFMD ENV 01.

Conservé la configuration lisse jusqu'au point PIBON.

Survol obligatoire du point A à 1800 ft

Débuter la descente après le point A pour intercepter l'axe de piste et la pente du PAPI à 1500 ft.

Ne pas dépasser la voie rapide Cannes-Grasse.

L'ensemble de ces dispositions sont de nature à informer les pilotes de la création de ce point supplémentaire dans la VPT, en date du 30 avril 2015.

g. Altitude IFR quartier des Roques et la Bocca

Le quartier des Roques se trouve dans l'axe de la piste à environ 3.6 km de celle-ci.

Le PAPI (l'indicateur de pente d'approche) de la piste 17 est de 7%. La valeur basse de la pente d'approche, celle qui est acceptable d'un point de vue sécurité, est de 3,33%.

Les avions doivent être en temps normal à une altitude de 250 mètres soit 820 pieds, mais ils peuvent descendre jusqu'à 400 pieds.

	> 820 pieds	820 ft<X>400ft	< 400pieds	Total
Pourcentage par rapport au trafic	97,2%	2,6%	0,06%	100%
Nombre de survols IFR	1461	40	1	1502

⇒ 0.06% des jets ont été plus bas que l'altitude réglementaire.

Au niveau de LUXUS et de Cannes la Bocca, les aéronefs en IFR doivent être à une altitude de 1800ft.

	≥1800 pieds ≥ 548 m	1800 ft<X>1700ft 548 m<X>518 m	< 1700 pieds <518 m	Total
Pourcentage par rapport au trafic	48,4%	46,5%	5%	100%
Nombre de survols IFR	721	693	75	1489

S.Roumi précise que les 5% peuvent correspondre en grande partie à des aéronefs en Manœuvre à Vue Libre et qu'il sera donc difficile de faire baisser ce chiffre.

Les actions qui sont menées par l'aéroport pour améliorer le respect de l'altitude sont donc :

- Une meilleure précision dans le briefing, notamment avec l'identification d'une nouvelle zone sensible sur Cannes la Bocca.
- Des rappels auprès des basés, pilotes et compagnies extérieures

h. Bilan Plaintes 2015

- 132 plaintes ont été enregistrées de janvier à mai 2015
- 27 plaignants
- 8 communes concernées

Plaintes par nuisances

Type de nuisance	Nombre de plaintes	% 2015
Procédure VPT 17 (survol jet et avions en IFR)	75	57
Survol VFR (autre que jet et hélico)	32	24
Hélicoptères	13	10
Avion de voltige	5	4
Trains sortis	4	3
tracker	2	1,5
autres	1	0,75
TOTAL	132	100

Plaintes par localisation

Commune concernée	Nombre de plaintes	%
La Roquette sur Siagne	92	70
Cannes la Bocca	13	10
Mougins	15	11
Mandelieu la Napoule	6	4,5
Mouans-Sartoux	2	1,5
Saint Paul en fôret	2	1,5
Montauroux	1	1
Tourette sur loup	1	1
TOTAL	132	100

2) Avancement de l'étude sur le relevé d'altitude de la VPT 17

Dans le cadre de l'étude du relèvement d'altitude de la VPT 17, il apparait une problématique liée à la construction même de la procédure et à l'altitude liée aux différents points d'entrée. Le SNA-SE est donc en train d'étudier la possibilité d'effectuer ce relèvement en amont. En cas d'impossibilité, une dérogation serait nécessaire.

T.Horlait annonce que cette étude est en cours et que la publication aura lieu avant l'été 2016.

3) Présentation de la Charte d'Engagements pour l'Environnement

Voir pièce jointe.

C.Rousseau présente la Charte d'Engagements pour l'Environnement mise à jour suite à la Commission Consultative de l'Environnement du 14 avril dernier et validée par le Sous-Préfet.

Les représentants des écoles et aéroclubs présents trouvent l'interdiction des turboréacteurs <13 EPNdB très restrictive et rigide.

JL.Fondacci s'étonne que ne soit pas repris dans la Charte la limitation des 22-35 tonnes à 200 mouvements/3 mois glissants tel que cela avait été présenté lors de la CCE.

T.Pollet précise que cette limitation n'est pas réglementaire mais structurelle.

4) Tour de table

C.Rousseau remercie Michel Perichon pour son aide à la réalisation du document « les Bonnes Pratiques environnementales VFR ».

JL.Fondacci demande si les réunions mensuelles « plaintes » seront relancées.

C.Rousseau répond que le point sur les plaintes est évoqué lors des GT IFR/VFR avec les représentants des compagnies et aéroclubs présents.

T.Pollet précise que les GT avec toutes les parties prenantes, DGAC et clients aéronautiques, sont l'instance la plus efficace pour traiter les problèmes.

JL.Fondacci demande où en est le lancement de l'étude sur l'approche par le nord-ouest.

T.Horlait répond que le mandat pour le lancement officiel de cette étude a été validé. Deux réunions vont être réalisées dès le mois de septembre et point sera fait lors de la prochaine CCE.

A.Imbert fait part de la gêne occasionnée par le non-respect de la limitation d'utilisation des APU sur Tango et demande que quelque chose soit mis en place pour réduire ces nuisances.

T.horlait ajoute avoir apprécié la teneur des débats et la sérénité dans laquelle s'est tenu ce GT.

