



GT IFR/VFR

Date : 21 mars 2014

Heure : 10h - 12h30

Lieu : Salle Saint Exupéry
ACM

Présents:

ADNA : Mr JC.BOSCHEL, Mr JL.FONDACCI, Mr C.ILARI

ADEC : Mr R.LYSEE

UACA : Mr L.ROBIN, Mr A.IMBERT

CANNES AVIATION : Mr S.ROUMI

FLIGHT PLANE SIMULATOR : Mr JM.DURAND

IFAERO : Mr S.TINLAND

AUTRE : Mr M.PERICHON

SNA : Mr T.HORLAIT, Mr F.TROUILLET

ACM : Mme S.MEDRECKI, Mr E.POUJHON

Etabli par : E. POUJHON

Le : 2014

Validé par : S. MEDRECKI

Pages: 11

THEME : Groupe de Travail IFR/VFR

Ordre du jour

- 1) Bilan Bruit/Trafic année 2013
 - 2) Insertions « Rond Bleu » 2013
 - 3) Bilan Plaintes 2013
 - 4) Dossiers en cours
 - 5) « Cas critiques »
 - 6) Présentation IFAERO
 - 7) Présentation UACA
 - 8) Tour de Table
-

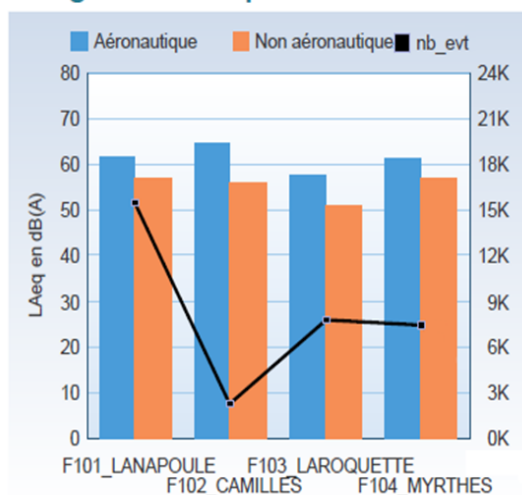
1. Bilan Bruit/Trafic année 2013

	Mouvements Année 2013	Proportion % Année 2013	Mouvements Année 2012	Proportion % Année 2012
Arrivées				
• Survol terre (17)	4783	73.1%	3869	80.7%
• Survol mer (35)	1758	26.9%	924	19.3%
Départs				
• Survol terre (35)	126	2.7%	38	0.8%
• Survol mer (17)	4485	97.3%	4764	99.2%
TOTAL terre	4909	44%	3907	40.7%
TOTAL mer	6243	56%	5688	59.3%

Ce tableau montre que le nombre d'arrivées par la mer (QFU 35) a sensiblement augmenté en 2013, permettant à ces dernières de passer de 19.3% des arrivées à 26.9%. En ce qui concerne les départs, les proportions restent similaires à l'année précédente.

En ce qui concerne l'étude du bruit des aéronefs, après le rappel de la position des différents capteurs autour de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, ACM fait ressortir que les mesures sont significativement identiques à l'année précédente.

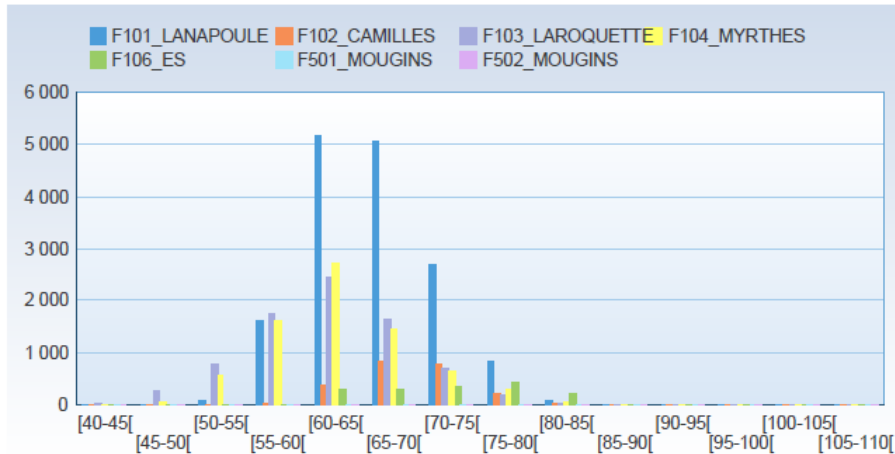
Emergence et fréquence du bruit avion



Station	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique
Station fixe de Cannes (Myrthes)	61.2 dB(A)	56.9 dB(A)
Station fixe de La Roquette	57.8 dB(A)	51 dB(A)
Station fixe du Jardin de Camille	64.6 dB(A)	56 dB(A)
Station fixe du port de La Napoule	61.8 dB(A)	57 dB(A)

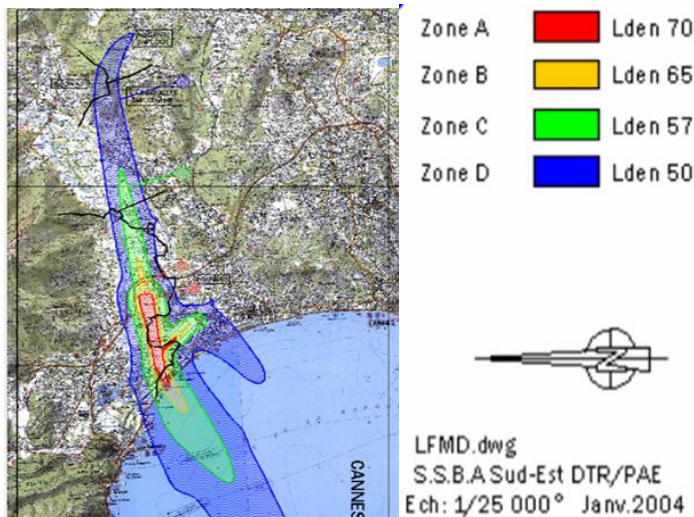
Il est à noter, en ce qui concerne les bruits aéronautiques et non-aéronautiques mesurés par les stations de mesure, que lorsque le bruit aéronautique a augmenté par rapport à 2012, cette augmentation a été moins forte que l'augmentation du bruit non-aéronautique (ex : Myrthes : +1.1 dB pour le bruit aéro, +1.9 pour le bruit non aéro). Sur la Roquette, le bruit aéronautique est moins important qu'en 2012 alors que le bruit non-aéronautique a lui progressé par rapport à l'année précédente. On peut donc dire qu'au niveau du bruit, la situation n'a pas empiré par rapport à l'année précédente.

De même, le nombre d'évènements sonores par tranche de dB reste similaire à l'année 2012, avec une part toujours aussi importante des évènements à forte intensité captés par la station de la Napoule (pour rappel : cette dernière capte les bruits des avions au décollage). Les évènements sonores captés sont, pour toutes les stations, majoritairement situés entre 55 et 75 dB.



ACM procède ensuite à la présentation des avions les plus et moins bruyants en fonction de chaque capteur. Sans surprise, le Piaggio 180 arrive parmi les avions les plus bruyants pour les stations de la Roquette et de Myrthes. ACM fait cependant remarquer que ce n'est pas forcément les appareils les plus gros qui font le plus de bruit.

Enfin, le bilan du Bruit pour l'année 2013 se termine par la présentation des données concernant l'indice Lden. Là encore, les données sont similaires à celles de 2012. De plus, ces dernières ne dépassent pas les limites fixées par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport.



L_{den} (indice de gêne par station de mesure)

Station	Ld	Le	Ln	Lden
F101_LANAPOULE	49,2 dB(A)	45,0 dB(A)	27,1 dB(A)	47,7 dB(A)
F102_CAMILLES	43,2 dB(A)	41,3 dB(A)	18,3 dB(A)	42,5 dB(A)
F103_LAROQUETTE	42,5 dB(A)	37,6 dB(A)	16,8 dB(A)	40,8 dB(A)
F104_MYRTHES	45,6 dB(A)	38,5 dB(A)	20,1 dB(A)	43,5 dB(A)

L'ADNA précise que la compagnie AirGo doit être prise en exemple. Il serait intéressant que chaque compagnie présente sur la plateforme précise ce qu'elle met en œuvre pour réduire les nuisances.

L'ADEC enchérit en estimant que la plupart des habitants de Mandelieu sont conscients des améliorations de ces dernières années. En revanche, ils notent qu'une minorité d'appareils font beaucoup de bruit.

De même, des améliorations sur Mandelieu ont été constatées notamment au-dessus du San Peyre, même s'il y a toujours des écarts de trajectoires d'aéronefs.

Flight Plane Simulator propose l'idée d'une sensibilisation sur un simulateur. Cela permettrait notamment d'analyser avec les pilotes les configurations moindres bruit par type d'appareil, d'acquiescer les bonnes procédures et de mécaniser les gestes.

L'ADNA demande où en est-on de la possibilité de mettre en place un référent bruit dans chaque compagnie aérienne basée ?

ACM indique qu'il est difficile voire impossible d'imposer ce genre de choses aux compagnies. Mais des discussions en ce sens peuvent être engagées.

2. Insertions « Rond Bleu » 2013

	La Roquette-sur-Siagne	Mougins	Mouans-Sartoux
Nombre	2179	787	1843
Pourcentage par rapport au trafic	9%	3,2%	7,6%
Pourcentage 2012	10,3%	3%	6,8%

ACM présente les chiffres des insertions « Rond Bleu » VFR de 2013. On en compte 2179 en 2013 contre 2440 en 2012. Soit une diminution du nombre ainsi que du pourcentage par rapport au trafic global.

L'ADNA estime pour sa part que 50% des appareils prolongeant la vente-arrière survolent le Rond Bleu de la Roquette.

Le SNA conteste ce chiffre.

L'ADNA renchérit en estimant que s'il y a 2179 intersections du Rond Bleu sur une année, cela donne environ 5/6 survols par jour et comme le week-end est plus chargé que la semaine, cela peut donner 10 survols quotidiens sur ces 2 jours. Le bruit y est alors permanent. De même, 4 avions sur 5 font le circuit court.

Le SNA estime pour sa part que le nombre de prolongations de vente-arrière est plus proche de 1 sur 10 voire 1 sur 20. Les contrôleurs précisent bien de « passer au Nord de la Roquette ».

L'UACA demande si sur les 2179 intersections il est possible de distinguer les intersections franches du Rond Bleu et celles qui « l'effleurent ».

ACM précise que c'est impossible, tout comme de savoir s'il y a plus d'intersections au Nord du Rond Bleu, au Sud, à l'Est ou à l'Ouest. Sauf analyse au cas par cas de chaque intersection.

L'ADNA rebondi sur le briefing pilote VFR. Le monomoteur ayant été bien réalisé, où en est-on du briefing bimoteur qui pourrait permettre de limiter les vente-arrière qui se terminent au-dessus de la Roquette.

ACM répond que le briefing est actuellement en cours de réalisation. Les contacts ont été pris avec les organismes ayant réalisé le briefing monomoteur. ACM est dans l'attente de leur retour.

L'UACA, au nom de la FFA (Fédération Française d'Aéronautique), précise que les aéroclubs participent activement à l'environnement et ont eux-mêmes mis en place des mesures pour réduire les nuisances subies. Il ne faut pas faire d'amalgames. L'UACA prend des mesures rapides lorsqu'un écart lui est signifié.

Il est enfin précisé qu'il manquait un échelon au niveau local : le Comité Départemental Aéronautique dont la création est récente. Ce dernier prendra dorénavant part aux GT.

L'ADNA précise qu'il est important d'agir sur les 75% du trafic qui ne sont pas représentés par les aéroclubs UACA et d'Antibes. Même si certains de ces appareils coupent régulièrement comme par exemple le F-HAAE : 57 intersections en 2013 pour un peu plus de 1100 survols.

Le SNA tient à relativiser ce chiffre de 57 survols sur l'ensemble d'une année (soit 4.8% d'écart).

Cannes Aviation prend la parole pour préciser qu'ils représentent une activité importante sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Depuis 4-5 ans, ces derniers dispensent des formations sur le thème de l'environnement à leurs pilotes en formation. Ils sont donc très sensibles à ces questions. De plus, l'ensemble de leur flotte est équipée de silencieux.

L'ADNA précise que Cannes Aviation est impliqué dans les vols nocturnes.

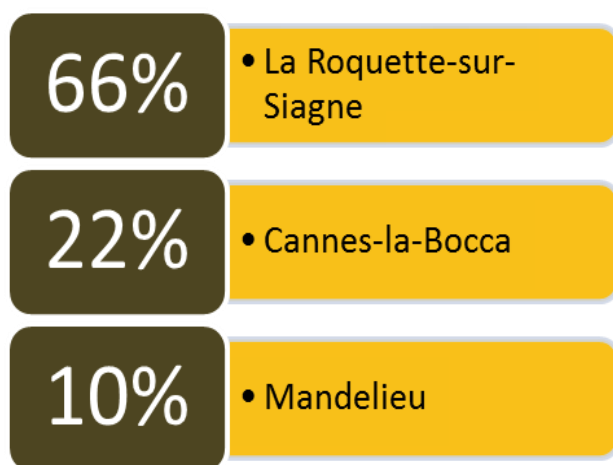
Cannes Aviation confirme. Ils sont seuls habilités à réaliser ces vols. Dans les faits seuls 4 à 5 tours de piste sont réalisés. C'est une conséquence des formations qu'ils dispensent. Les pilotes sont sensibilisés à ces questions environnementales mais il peut arriver qu'il y ait des écarts de trajectoire.

L'ADNA précise qu'il est arrivé de constater 20 passages au-dessus de la Roquette en une soirée.

Le SNA intervient pour préciser que suite à une remarque similaire de l'ADNA pour 40 passages d'appareils, lors de la Commission Consultative pour l'Environnement de Décembre 2013, le SNA avait procédé à des recherches dont il était ressorti qu'en réalité, seuls 3 aéronefs avaient effectivement coupés au-dessus de la Roquette.

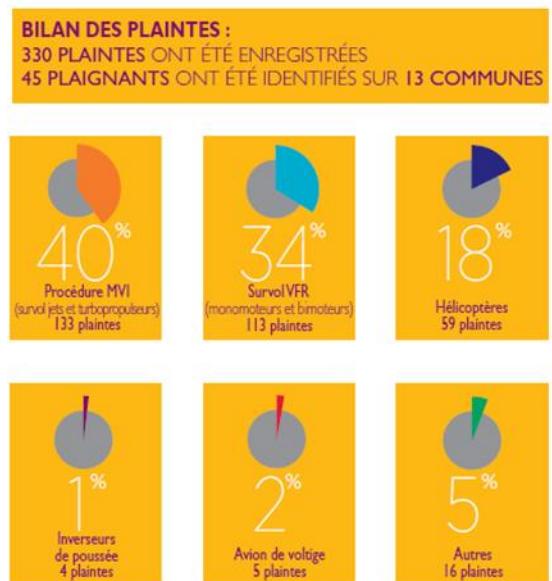
L'ADNA aurait souhaité avoir un retour à ce sujet. De plus, elle propose une rencontre avec Cannes Aviation pour discuter de ces sujets.

3. Bilan Plaintes 2013



PLAINTES PAR NUISANCE

En % et en nombre de plaintes



ACM tient à rappeler que les nuisances sonores sont principalement subies par les personnes situées sous les trajectoires. Ainsi, 98% des plaintes reçues en 2013 se concentrent sur 3 zones. De même, 74% des plaintes concernent le survol des aéronefs. Ainsi, si on arrive à régler ces problèmes de trajectoires, la grande majorité des nuisances de la plateforme disparaîtront.

4. Dossiers en cours

Le futur point GPS:

ACM rappelle que ce dossier est lié à celui de la coupe des arbres et des minima opérationnels de l'aéroport. Le retard sur la coupe des arbres impacte la mise en place du point GPS.

Le SNA confirme qu'il s'agit bien d'un dossier global, cependant, il est envisagé d'avancer sur le point GPS avant la coupe des arbres.

La VPT est une procédure d'approche visuelle. La procédure visuelle, par définition, ne peut donc pas être codée. La création de ce point GPS risque d'amener des questions de la part de l'autorité

de surveillance (DSAC). De même, le SNA s'interroge sur la pertinence de placer un point dans un virage.

Cannes Aviation confirme n'avoir jamais vu de point de navigation dans un virage.

L'ADNA souhaite préciser à ce sujet 2 points :

- Lors de la réunion du 5 mai 2013, il avait été confirmé et validé la possibilité de placer un point GPS supplémentaire.
Le SNA précise qu'aucune date n'avait été fixée et que de ce fait, il n'y a aucun engagement de leur part pour une mise en place avant l'été 2014.
L'ADNA précise qu'il s'agit ici d'une attente fondamentale de la part des riverains et des maires des communes survolées.
Le SNA n'est pas opposé à lancer les études avant la fin de l'élagage des arbres mais confirme l'impossibilité d'obtenir sa finalisation pour l'été 2014.
- L'ADNA rappelle l'importance de ce point GPS qui permettra une amélioration de la situation.

Cannes Aviation doute de l'efficacité et de la pilotabilité de ce futur point.

- Briefing Pilote

ACM précise que la version présentée est issue de la CCE de 2013. Les modifications apportées sont celles demandées lors cette réunion et validées par les acteurs présents. Aucune autre modification n'a été apportée.

La notion de « n'est PAS acceptable » dans le briefing d'une procédure à vue ne satisfait pas le SNA. Il n'est pas sûr qu'il soit techniquement bien entendu par les pilotes pour des questions de sécurité. De plus, une sensibilisation est déjà présente dans les premières pages.

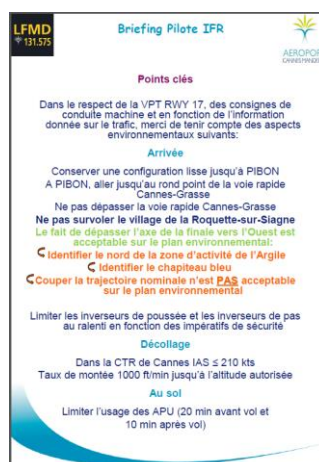
L'ADNA estime pour sa part que cette sensibilisation n'est pas assez visible. De plus le briefing n'a pas apporté d'améliorations notables puisque le nombre d'incursions d'IFR dans le Rond Bleu de la Roquette a augmenté en 2013. Il faudrait donc arriver à inscrire la trajectoire environnementale sur le briefing.

Le SNA n'y est pas favorable, comme il l'a régulièrement rappelé.

ACM précise qu'il faut faire attention car de plus en plus de plaintes arrivent de Pégomas.

L'ADNA demande s'il sera possible d'organiser une réunion à propos de ce briefing.

ACM accepte sous réserve de la présence du SNA. Le SNA précise que le remplacement de Michel SIVRY est en cours et qu'il faudra quelques temps avant que cette personne soit formée et opérationnelle.



5. « Cas critiques »

- Vols du soir :

En ce qui concerne les vols du soir, ce sujet ayant déjà été évoqué par l'ADNA précédemment et n'ayant pas de remarques supplémentaires à faire, il est décidé de passer au point suivant.

- DA 42 :

Le second cas critique dégagé par les associations de riverains concerne le Diamond 42, bimoteur dont plusieurs exemplaires sont basés sur l'aéroport de Cannes -Mandelieu.

ACM présente une étude du bruit de cet appareil réalisé à partir des données relevées depuis le capteur de bruit installé sur la Roquette. Il ressort que si cet appareil (60dB) est plus bruyant que la moyenne des bruits captés (50 dB), il est moins bruyant que les aéronefs identifiés comme générateurs de nuisances sonores comme le Piaggio (75dB).

De même, en ce qui concerne les trajectoires, il ne ressort pas d'écarts depuis le 1^{er} janvier 2014.

L'ADNA estime que le problème de cet appareil réside dans la fréquence du son produit, qui est très désagréable. De plus, ce dernier passe très régulièrement dans une journée.

Cannes aviation, qui possède en plusieurs exemplaires, précise que ce modèle est équipé de deux moteurs de DA40 qui lui est reconnu comme étant silencieux.

L'ADNA demande s'il n'est pas possible que ces appareils effectuent leurs tours de piste ailleurs que sur ACM.

Cannes aviation et l'UACA estiment cela difficilement réalisable.

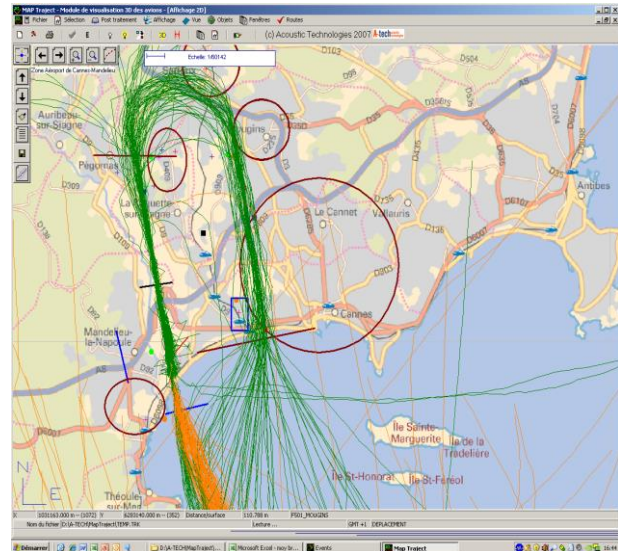
- Piaggio 180

ACM montre qu'il existe une véritable prise de conscience de la part des pilotes de ces aéronefs. En effet, depuis le 1^{er} janvier 2013, seules 4 intersections du Rond Bleu de la Roquette sont à déplorer.

ACM rappelle également l'augmentation des plaintes sur Pégomas du fait du passage d'aéronefs et en particulier du P180.

L'ADNA rappelle qu'AirGo s'était engagé à privilégier les arrivées par le Nord.

Le SNA rappelle que c'est fait dans la mesure du possible. On ne peut pas l'imposer notamment du fait de la météo qui ne permet pas toujours une telle arrivée.



6. Présentation IFAERO

L'Institut de Formation Aéronautique, représenté à ce GT par Monsieur S.TINLAND, est basé sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu depuis un peu plus de 12 ans. Leurs locaux se situent aujourd'hui au H14.

IFAERO dispense des formations initiales et continues dans pratiquement tous les domaines en lien avec l'aéronautique (mécanicien avion, hôtesse de l'air,...).

IFAERO a obtenu sa qualification ATO récemment.

De même, ces derniers ont reçu un simulateur de vol le 16 décembre 2013. Les tests ont été finalisés le 21 mars 2014. Cet outil leur permettra notamment de limiter les vols de jets de la gamme des Citations pour l'ensemble de leurs QT. En effet, ils seront bientôt en mesure de limiter à 1h30 le temps effectif de vol (contre 12h aujourd'hui). Ils sont en attente d'une réponse des autorités à ce sujet.

L'ADNA souhaite savoir combien de formations sont dispensées par IFAERO.

IFAERO précise que 12 formations sont actuellement dispensées pour les QT. Ce chiffre ne devrait pas évoluer dans les années à venir. En revanche, les autres types de formations devraient progresser (celles qui ne donnent pas lieu à des heures de vol).

Un investissement de 2 millions d'euros a été effectué récemment avec un triple objectif :

- Augmenter leur modèle économique
- Créer de l'actif et des emplois
- Etre présent sur de nouveaux systèmes économiques, techniques et environnementaux.

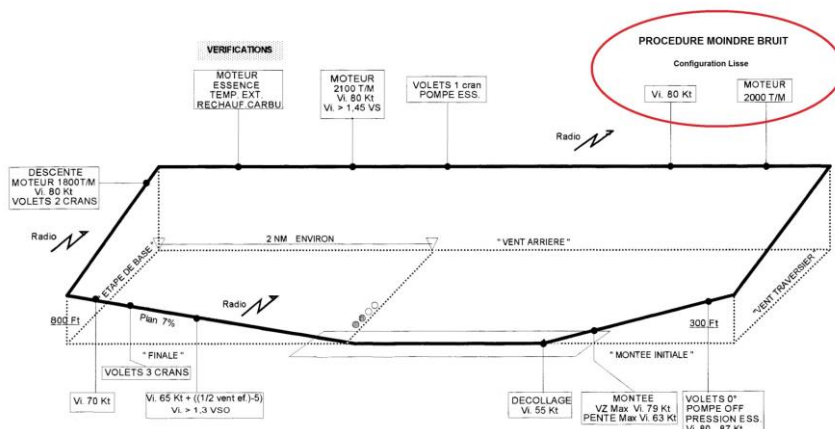
7. Présentation UACA

Cette présentation a déjà été réalisée par l'UACA il y a quelques années. Il a été jugé intéressant de procéder à un rappel, les bonnes pratiques n'étant jamais suffisamment rappelées.

L'UACA agit pour l'environnement dans le cadre de :

- La formation des élèves : ces derniers sont sensibilisés à l'environnement dès le début de leur formation. Les procédures moindre bruit et les trajectoires recommandées sont systématiquement visualisées, utilisées et expliquées par les instructeurs lors des leçons. Enfin, un rappel des procédures est effectué lors du briefing avant chaque vol.
- L'information des pilotes : les mesures environnementales sont rappelées sur un écran d'information au sein du club et les cartes VAC, avec indication des ronds bleus, sont affichées en salle d'opérations. Enfin, une rubrique environnement a été créée au sein de leur site internet.

CIRCUIT DE PISTE NORMAL - PIPER PA-28 161



- Recyclage périodique: un contrôle biennal obligatoire avec instructeur est effectué au cours duquel l'instructeur s'assure de la connaissance des règles et procédures en place, notamment celles relatives au respect des mesures de limitation des nuisances sonores.
- Equipements des avions: l'UACA est un pionnier des silencieux sur avions puisqu'elle a participé dès 1994 à leur mise au point et à leur certification. Tous leurs appareils en sont équipés.

Enfin, l'UACA a rappelé que leur porte était toujours ouverte pour rencontrer les riverains.

8. Tour de Table

- L'ADNA souhaite aborder le sujet des arrivées par l'Ouest. Y-at-il des avancées et si oui, une date de mise en place.

ACM répond que non il n'y a pas eu d'avancées à ce sujet. Le SNA renvoi au compte rendu de la réunion de novembre et précise qu'il a été démontré que ces trajectoires n'étaient pas envisageables avant la mise en place des procédures GPS, à long terme. De plus, cela irait à l'encontre de la circulation aérienne pour les arrivées sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Le SNA souhaite également préciser de nouveau que l'axe de la finale ne sera pas publié au-dessus du chapiteau bleu.

- ACM revient sur la problématique du point GPS. Il s'agit d'un simple décalage dans le temps. Le SNA souhaite qu'il soit bien indiqué qu'il n'y a pas de revirement de sa part sur ces sujets par rapport aux précédentes réunions. Les études liées au point GPS seront lancées mais ce dossier n'aboutira en aucun cas pour cet été (délais d'étude, étude de sécurité, publication,...).
- Lors de la COCOENVI, il avait été évoqué le rehaussement de la vente arrière de 200 pieds. Le SNA souhaite savoir s'il faut lancer les études en ce sens. ACM ne peut répondre à cette question pour le moment. L'ADEC souhaite connaître les avantages et

inconvénients de ce rehaussement. Le SNA précise que les avions étant plus hauts, ils font moins de bruit. En revanche, la modification éventuelle de la pente de descente risque de générer plus de nuisances sonores du fait de l'utilisation plus forte des aérofreins par exemple.

Cannes Aviation ajoute qu'il sera difficile d'augmenter l'angle du PAPI car l'actuel est déjà très élevé.

- L'ADEC souhaite faire remarquer qu'il y a de plus en plus de plaintes concernant les avions en approche sur Nice.

Le SNA va étudier cette situation. Le problème vient du fait qu'il y a de nombreuses compagnies qui souhaitent réduire leurs temps de trajets. C'est autorisé par la Tour de contrôle dans le respect des règles établies.

- L'ADEC souhaite également savoir s'il y a des appareils sur Cannes qui sont équipés de moteurs diesels. Et si oui, sont-ils équipés de filtres à particules. Cannes Aviation pense que c'est le cas.