

Projet réductions de nuisances ACM : **Moins de bruit, Moins de bruit, Plus d'emplois...**

Rappel des restrictions actuelles

- Limitation des vols de nuit
- Interdiction des vols commerciaux réguliers
- Limitation des tours de piste VFR
- Altitude du circuit arrivée IFR : 1800ft
- Décret Hélicoptères
- Limitation aux appareils de moins de 22 t
- Limitation à 6 arrivées par heure pour le trafic IFR

Les principales actions proposées :

1/ Privilégier la performance acoustique au tonnage

Interdire les avions les plus bruyants sur Cannes-Mandelieu

Restriction d'accès basé sur les bruits certifiés (En fonction de l'EPNdB)

Effective Perceived Noise = « Bruit ressenti véritablement »

Les avions sont classés par chapitres acoustiques selon leur motorisation.

Chaque immatriculation peut avoir un certificat de bruit avec 3 bruits certifiés : approche, latéral et survol, à partir desquelles est calculé une marge acoustique exprimée en EPNdB (plus la marge est petite, plus l'avion est bruyant).

Suppression de certains avions de la gamme du :

- Beech 400
 - Cessna 650
 - Falcon 50
- ⇒ Représente **2,4%** des appareils concernés et **2,6%** du trafic associé

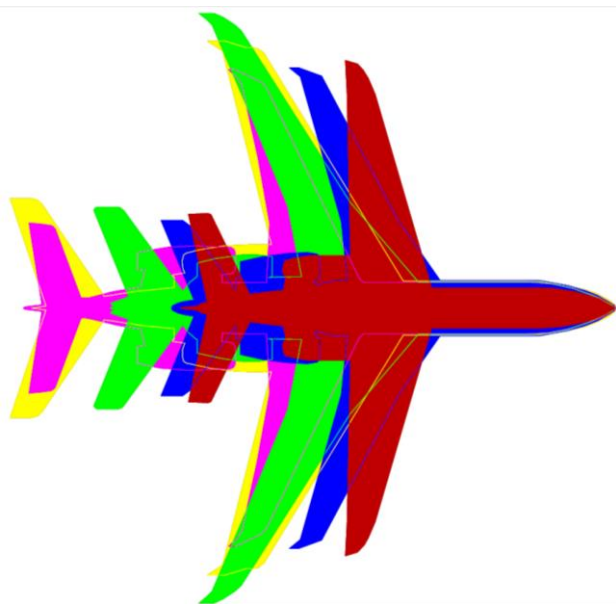
Marges Acoustiques (EPNdB)



Avions autorisés aujourd'hui (masse), interdits demain (bruit)	Avions autorisés aujourd'hui et demain (masse et bruit)	Avions interdits aujourd'hui (masse), autorisés demain (bruit)
BE 40 : 2012: 6-10 2013: 6,5	F 900 : 2012: 17-20 2013: 17,4-20,4	FA7X : 15-18
FA 50 : 2012: 6-10 2013: 7,6 à 13,6	F 2000 : 2012: 17-22 2013: 17,5-22,5	GLF4 : > 20
C 650 : 2012: 8-12 2013: 8,8 – 19,4	E 135 : 2012: 17-26 2013: 23,2-24,4	
	CL 60 : 2012: 22-26 2013: 23-26	
	C 680 : 2012 et 2013: > 30	

ACM se limite à accueillir des avions de moins de 35 tonnes : 2 à 3 types d'avions > à 22 tonnes

Pas de modification d'infrastructures



Type	Longueur	Envergure	Catégorie avion	MTOW	EPNdB
Citation Sovereign +	19,35	22,00	B	13,950	30
F2000 LX	20,22	21,38	B	22	17<X>22
FA7X	23,19	26,21	C	31,3	14<X>17
Legacy 650	26,33	21,17	B	22	17<X>26
GLF4	26,92	23,72	B	33,2	>20

⇒ Tonnage des appareils non corrélé à la performance acoustique

Falcon 7X (31 tonnes) **moins bruyant** qu'un:

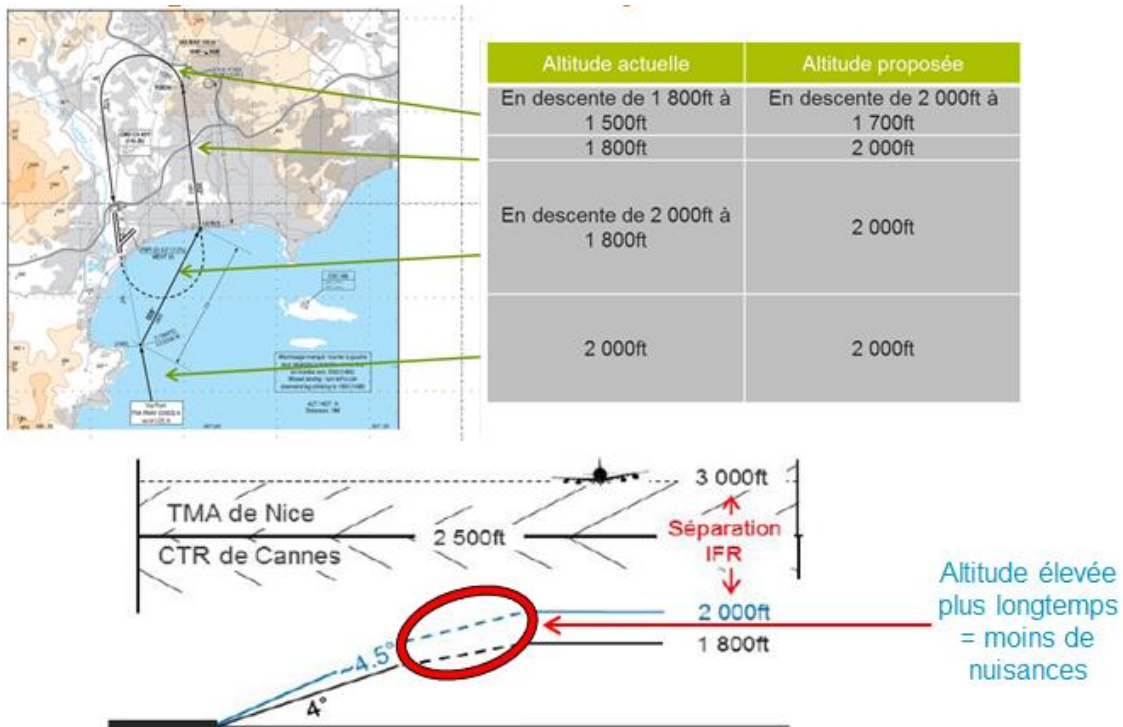
Piaggio 180 (6 tonnes)

Falcon 50 (18 tonnes)

Preuve apportée lors de ses quelques venues → aucune plainte

Les réacteurs de nouvelle génération sont moins bruyants du fait de la performance des nouvelles technologies

2/Augmenter l'altitude d'approche des avions en IFR :



3/Optimisation du système d'approche des jets :

En cours :

Nouveau point de relèvement VOR avec coordonnées GPS au milieu de l'arrondi du trombone.
Objectif = réduction des survols de la Roquette

A moyen long terme :

Etude sur la diversification des approches. Objectif = dispersion du bruit

Extension procédures RNAV. Bénéfice = guidage amélioré des avions

4/Équipement des avions basés légers au sens CALIPSO en silencieux d'échappement :

Imposer l'installation de silencieux d'échappement pour tous les avions compatibles dans les 2 ans à venir.

→ S'appuyer sur l'outil CALIPSO :

Arrêté du 11 juin 2013 portant Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance Sonore

CALIPSO est une méthode de classification des avions en différentes catégories selon le niveau de bruit qu'ils produisent en situation réelle de vol. Ce projet novateur a été développé par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) pour concilier de manière durable l'intérêt des usagers de l'aviation légère et les attentes des riverains.

Seront concernés par cette disposition l'ensemble de la flotte basée d'avions légers au sens CALIPSO (exclusion des jets, hélicos, avion de collection,...)