



ADNA



ASSOCIATION DE DÉFENSE CONTRE LES NUISANCES AÉRIENNES

ADNA - Lettre Info novembre 2015

<http://www.adna06.fr>

Depuis le 1^{er} octobre, les jets de tonnage jusqu'à 35 tonnes, dont le bruit est limité à 13 EPNdB, ont été admis (décret ministériel mis à jour). Vu la saison automnale avec peu de trafic, peu de cas se sont produits. Les effets se feront sentir à la reprise du trafic au printemps (festivals, weekend).

Le rehaussement de la trajectoire trombone (60 mètres) a été repoussé au premier trimestre 2016.

Suite à l'introduction du point A dans la documentation aéronautique la plus utilisée, ACM (Aéroport Cannes Mandelieu) rapporte une première étape d'amélioration de survols de jets IFR au centre du village : du 19 septembre au 14 octobre 2015, diminution de moitié (43 % en pourcentage) versus 2014. Ceci correspond à la moitié de l'objectif de cette mesure ; notons que cela ne correspond qu'à une partie seulement de la « zone à éviter » décrite dans le briefing pilote ; la zone nord-ouest reste sensiblement impactée (par exemple Ferragnon, zone à construire à court terme). Ceci ne comprend pas non plus les jets « à vue » qui se multiplient, et eux coupent beaucoup plus souvent (ACM ne donne pas de visibilité sur ce point).

Ceci mérite d'être consolidé, puis suivi de près à la reprise du trafic. Les visualisations des passages montrent que plus des $\frac{3}{4}$ des avions ne survolent pas réellement ce point A comme prévu ; puis qu'ensuite environ 80 % coupent encore à l'intérieur de l'arrondi. Le centre des trajectoires réalisées est de 500 à 800 m plus au sud que la trace nominale.

Une certaine tendance à « l'overshoot » (demande riverains) est observée, mais malheureusement les avions se recalent très vite à l'axe de la piste, impactant presque toujours autant les zones en phase finale d'atterrissage (par exemple Les Roques, Saint Jean).

Site web de l'ADNA – <http://www.adna06.fr>



ADNA



ASSOCIATION DE DÉFENSE CONTRE LES NUISANCES AÉRIENNES

ACM considère que beaucoup de plaintes sont injustifiées. Ce que les riverains ne peuvent comprendre.

Il s'avère aussi que, même pour des cas d'écart très importants, y compris mentionnés par plaintes de riverains, ACM ne prévient pas le pilote. Le pilote ne connaît donc même pas le problème qu'il a créé.

ACM défend essentiellement les pilotes, prétextant que les écarts ne sont pas des « infractions aéronautiques ».

Nous sommes loin de l'esprit de la catégorie B, et du « gilet vert ». Cela ne répond pas à l'amélioration du contrôle, et l'autocontrôle promis en CoCoEnvi .

Voir également la lettre de notre député vers le ministère [Cliquez ICI](#), qui préconise également un « retour à la limitation du nombre de vols annuels autorisés ».

DGAC a confirmé le démarrage effectif de l'étude de la mise en place de la nouvelle trajectoire d'arrivée jets (dite nord - ouest, dont le but est de sortir des problèmes endémiques du trombone). Par contre celle-ci est intégrée à la révision complète de toutes les trajectoires arrivées départ de Nice , étude compliquée qui fait tout revoir jusqu'à Aix en Provence, et planifié aboutir en 2020, voire 2022.

Ce qui ne correspond pas du tout à l'esprit de la CoCoEnvi. En réunion d'avancement avec le Sous-Préfet DGAC et ACM, ADNA a demandé qu'une solution plus locale (telle que préconisée par des pilotes, ne nécessitant pas d'investissements lourds, fondée sur les repères aéronautiques actuels) soit mise en place sous un an ou deux maximum.

Les riverains (et élus) ne peuvent admettre que les mesures d'accompagnement à la décision CoCoEnvi

- augmentation du tonnage jets,

Site web de l'ADNA – <http://www.adna06.fr>



ADNA



ASSOCIATION DE DÉFENSE CONTRE LES NUISANCES AÉRIENNES

- développement de l'aéroport
ne soient pas mises plus activement en place.

Les principes sont contenus dans les deux chartes successives depuis 2005. Les détails sont connus, discutés depuis des années, et ont été clairement revus puis approuvés par la direction de l'aéroport lors de deux étapes majeures : Plan Thillaud mi 2013, présentation avec ACM en réunion publique ADNA de février 2014.

Cette information est ciblée sur la suite de la CoCoEnvi, donc sur le problème des jets IFR ; rappelons que de nombreuses autres nuisances sont générées par des jets « VFR », des bimoteurs, des hélicoptères, et des monomoteurs.

Lors du prochain point d'avancement avec le Sous-Préfet, ADNA attend une expression claire d'ACM sur la volonté et les moyens rafraîchis à mettre en œuvre pour le contrôle du respect des trajectoires actuelles ; et de DGAC pour la création rapide de la solution nouvelle nord-ouest.

Site web de l'ADNA – <http://www.adna06.fr>