



## GT IFR/VFR

**Date** : 24 mai 2016  
**Heure** : 16h30 – 18h30  
**Lieu** : Salle Saint Exupéry  
ACM

**Présents:**

**SOUS-PREFET DE GRASSE** : M. CASTANET  
**ADNA** : M. BOSCHEL, M. FONDACCI, M. GUINVARCH  
**ADEC** : M. LYSEE  
**GADSECA**: Mme VALLICIONI  
**SID**: Mme TRIAY  
**UACA** : M. IMBERT  
**CANNES VOLTIGE** : M. PRINET, M. EYNAUD DE FAY  
**CDA06** : M. EYNAUD DE FAY  
**SNA-SE** : Mme BLANC, M. ROULLIER, M. SCIRI, M. VERAN, M. TROUILLET  
**DSAC-SE**: M. MEHRY  
**ACA** : M. POLLET, Mme MEDRECKI, Mme ROUSSEAU

**Etabli par** : C. ROUSSEAU  
**Le** : 31 mai 2016  
**Validé par** : S. MEDRECKI/  
T.POLLET  
**Pages**: 10

### THEME: Groupe de Travail IFR/VFR

---

#### Ordre du jour

- 1/ Etat d'avancement de l'étude sur la diversification des trajectoires d'approches IFR (SNA-SE)
  - 2/ Bilan 1<sup>er</sup> trimestre 2016 (ACM) :
    - 2.1/ Trafic
    - 2.2/ Répartition de l'utilisation des QFU pour les vols en IFR
    - 2.3/ Incursions VFR ronds bleus
    - 2.4/ Survols IFR de la Roquette-sur-Siagne (amélioration avec le point A)
    - 2.5/ Bruit
    - 2.6/ Plaintes
  - 3/ Relèvement de la VPT 17 (ACM) :
  - 4/ Le nouveau briefing pilote IFR (ACM)
  - 5/ Bilan des infractions EPNdB (DSAC-SE)
  - 6/ Tour de table
-

## 1/ Etat d'avancement de l'étude sur la diversification des trajectoires

Le Service de la Navigation Aérienne présente les études réalisées depuis un an pour faire suite au plan d'action issu de la CCE d'avril 2015.

E. BLANC précise que ces études ont comme ligne de conduite de :

- 1/ Garantir la **sécurité** des usagers sur ces procédures
- 2/ Minimiser autant que possible les retombées **environnementales**
- 3/ Faciliter les augmentations de **capacité** (Nice Cannes)

Elle rappelle que depuis l'année dernière, afin de réduire la dispersion autour de l'axe de la VPT17 et diminuer les nuisances sonores subies au sol, deux grandes actions ont été mises en place :

- 1/ Un point supplémentaire appelé point A sur l'arrondi final de la trajectoire IFR : 30/04/2015
- 2/ Le relèvement de 200ft du trombone : 31/03/2016

Les études réalisées ont dû tenir compte des impacts que cela pouvait engendrer sur les espaces voisins.

Au final, 9 procédures ont été travaillées par ce groupe de travail.

Il en ressort qu'aucune de ces procédures ne peut être mise en application à l'heure actuelle au vu de la réglementation, des équipements à rendre obligatoires ou des espaces voisins interférents (Le Luc, Fayence).

En revanche, à plus long terme (échéance de plusieurs années), les procédures satellitaires de type RNP-AR ou Visual RNAV semblent constituer des pistes de travail intéressantes. Elles doivent s'accompagner d'évolutions réglementaires et d'équipement.

Il est précisé que de nouvelles trajectoires créeront de nouvelles populations survolées (par exemple Pégomas et Auribeau). Le guidage très précis de ces procédures aura pour conséquence une diminution de la dispersion et donc une concentration de la nuisance pour les populations survolées. Une étude précise devra alors être réalisée pour mesurer les avantages et les inconvénients d'une telle procédure.

M. Le Sous-Préfet demande s'il serait possible d'avoir en service une procédure avec trombone à l'Est et une avec trombone à l'Ouest du terrain, utilisables en même temps.

F. TROUILLET et F. ROULLIER expliquent qu'en période de fort trafic, il est trop dangereux d'avoir deux procédures d'approche opposées en simultanée. C'est très compliqué à gérer en temps réel et très accidentogène.

JC. BOSCHEL propose alors d'alterner les procédures jours après jours (un jour trombone à l'Est, un jour trombone à l'Ouest).

M. Le Sous-Préfet demande que cette proposition soit étudiée s'il est possible de créer un trombone à l'Ouest.

P. PRINET explique que concernant l'actuelle VPT 17 et afin de réduire les nuisances il faudrait être en descente continue depuis la vent arrière jusqu'à la piste. Cette descente devrait être très faible, d'1% environ. Il souligne le travail remarquable effectué par les contrôleurs de Cannes.

R. VERAN répond que cette étude est envisageable en complément de la procédure existante et appliquée principalement à des aéronefs basés.

T. POLLET tient à souligner qu'il n'y a pas beaucoup de terrain qui sont allés aussi loin dans la démarche d'études de modification des trajectoires dans le seul et unique but d'améliorer la qualité de vie des riverains. Il remercie la DGAC pour l'action réalisée.

## 2/ Bilan du 1<sup>er</sup> trimestre 2016

### 2.1/ Répartition du Trafic

	Mouvements 1er trimestre 2016	Variation %/1er trimestre 2015	Rappel Mouvements 1er trimestre 2015	REFERENT année 2015 complète
Aviation d'Affaires	1334	-7,7%	1445	11104
Aviation légère	7647	-7,0%	8220	40278
Hélicoptères civils	2566	4,6%	2453	16101
Aviation d'Etat (avions+hélicos)	462	6,9%	432	1943
TOTAL activité aéronautique	12009	-4,3%	12550	69426

On peut constater que le trafic aviation d'affaires est en diminution par rapport à 2015. Il y a également une forte diminution du trafic aviation légère par rapport au 1er trimestre 2015.

T. POLLET demande à l'ADNA d'arrêter de communiquer aux riverains de fausses informations via les lettres d'informations qu'ils publient. Il n'y aura pas 16000 mouvements en 2016. 30% ou 10% du trafic Niçois ne sera pas transféré à Cannes.

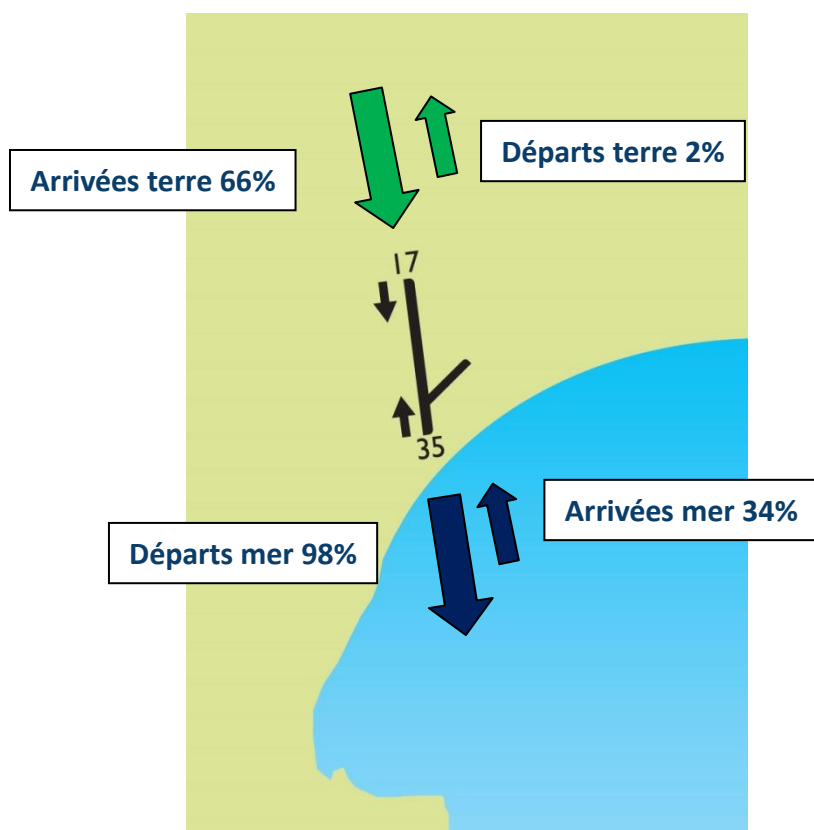
### Répartition du trafic Aviation d'Affaires Nice-Cannes

	Nice	Cannes-Mandelieu	TOTAL
Aviation d'Affaires	4775	1334	6109
Variation %/ 1er trimestre 2015	6,6%	-7,7%	3,1%
Part de Trafic %	78,2%	21,8%	100%

Sur ce premier trimestre 2016, la répartition du trafic Aviation d'Affaires entre Nice et Cannes est en diminution pour Cannes par rapport au 1er trimestre 2015. Pour rappel, la proportion était alors de

76.6% pour Nice et 24.4% pour Cannes-Mandelieu. Cela s'explique par la fermeture de la piste principale durant 3 semaines en janvier.

## 2.2/ Répartition des mouvements par QFU (seuil de piste) de la piste principale 17/35 pour les vols en IFR



Le rapport survol Terre/Mer pour les vols en IFR est de 34%/66%. On note une augmentation de la part des survols sur la terre par rapport au premier trimestre 2015.

## 2.3/ Incursion Ronds bleus VFR

Les ronds bleus existent exclusivement pour les vols VFR. Sont comptabilisés ici les arrivées en 17 et les départs en 35 (par la terre), soit 4235 mouvements au premier trimestre 2016.

	La Roquette sur Siagne	Mougins	Mougins <1500 ft	Mouans-Sartoux	Mouans-Sartoux <1500 ft
Nombre	258 ↓	147 ↓	39 ↓	392 =	73 ↓
Pourcentage par rapport au trafic	6.1% ↓	3.4% ↑	0.9% ↑	9.2% ↑	1.7% ↑

Par rapport au premier trimestre 2015, on note pour les ronds bleus suivants:

**Roquette-sur-Siagne** : Une diminution de 30% du nombre d'incursions (258 au lieu de 370 en 2015) et du pourcentage d'incursions (6.1% au lieu de 6.7%). En moyenne environ 3 avions par jour ont survolé le rond bleu de la Roquette-sur-Siagne.

**Mougins** : Une diminution de 16% du nombre d'incursions (147 au lieu de 175 en 2015) et une légère augmentation du pourcentage d'incursions (3.4% au lieu de 3.2%)

**Mougins <1500 ft** : Une diminution de 41.8% du nombre d'incursions (39 au lieu de 67 en 2015) et du pourcentage d'incursions (0.9% au lieu de 1.2%)

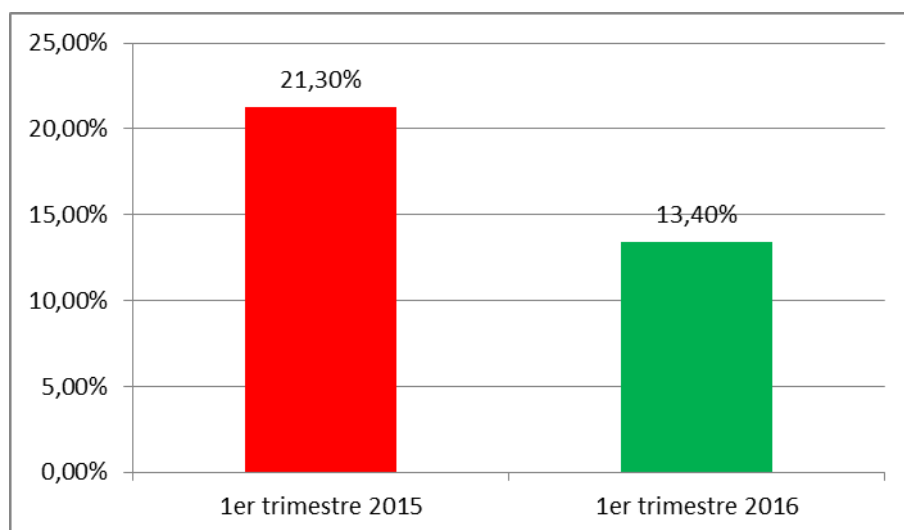
**Mouans-Sartoux** : Le nombre d'incursions reste le même qu'en 2015. Le pourcentage lui est en augmentation (9.2% au lieu de 7.2%)

**Mouans-Sartoux <1500 ft** : Une diminution de 9% du nombre d'incursions (73 au lieu de 80 en 2015) et une légère augmentation du pourcentage d'incursions (1.7% au lieu de 1.4%).

## 2.4/ Nombre d'avions IFR ayant survolés le centre de la Roquette sur Siagne

Il n'y a pas de rond bleu identifié sur les cartes VAC pour les IFR. Cet exercice est donc uniquement fait à titre informatif puisqu'une grande partie des plaintes concerne le survol des jets au-dessus de la Roquette-sur-Siagne.

Sont comptabilisés ici les avions en IFR atterrissant en piste 17 et décollant en piste 35 soit 553 mouvements au premier trimestre 2016.



Par rapport au premier trimestre 2015, le nombre de survols de la Roquette-sur-Siagne centre a diminué de 40.4% passant de 124 à 74. Ce qui fait en moyenne moins de 1 survol d'avion en IFR par jour. Le pourcentage de survols de la Roquette-sur-Siagne a également diminué, passant de 21.6% à 13.4%.

## 2.5/ Bruit

### Emergence et fréquence du bruit avion

Station	Bruit aéronautique	Bruit non aéronautique
Station fixe de Cannes (Myrthes)	57.8 dB(A)	61.9 dB(A)
Station fixe de La Roquette	57.3 dB(A)	56.9 dB(A)
Station fixe du Jardin de Camille	66 dB(A)	60.1 dB(A)
Station fixe du port de La Napoule	61.1 dB(A)	61.6 dB(A)

ela s'explique par la fermeture pendant trois semaines de la piste principale.

On considère donc que parmi tous les autres bruits, l'aéroport a moins gêné de manière globale et étalée sur ce trimestre.

## Indice de gêne sonore: Lden

Station	Lden
F101_LANAPOULE	43,9 dB(A)
F102_CAMILLES	39,5 dB(A)
F103_LAROQUETTE	37,3 dB(A)
F104_MYRTHES	38,3 dB(A)

Sur la période de janvier à mars 2016, le Lden mesuré par chaque station est inférieur à 50 dB, valeur correspondant à la zone D du PEB. L'aéroport est donc conforme au PEB.

## 2.6/ Plaintes

### Plaintes par nuisances

Type de nuisance	Nombre de plaintes	%
Survol VFR (autre que jet et hélico)	27	46%
Procédure VPT17 (survol jet et avion en IFR)	24	40%
Hélicoptères	7	12%
Avion de voltige	1	2%
TOTAL	59	100%

### Plaintes par localisation

Commune concernée	Nombre de plaintes	%
La Roquette-sur-Siagne	43	73%
Cannes-la-Bocca	8	13.5%
Mougins	2	3.4%
Mandelieu la Napoule	2	3.4%
Mouans-Sartoux	1	1.7%
Le Cannet	1	1.7%
Pegomas	1	1.7%
Tourette	1	1.7%
TOTAL	<b>59</b>	<b>100 %</b>

La commune de La Roquette sur Siagne reste la principale commune émettrice de plaintes. Malgré une diminution des survols VFR et IFR au-dessus de la Roquette-sur-Siagne, on note une augmentation des plaintes de l'ADNA.

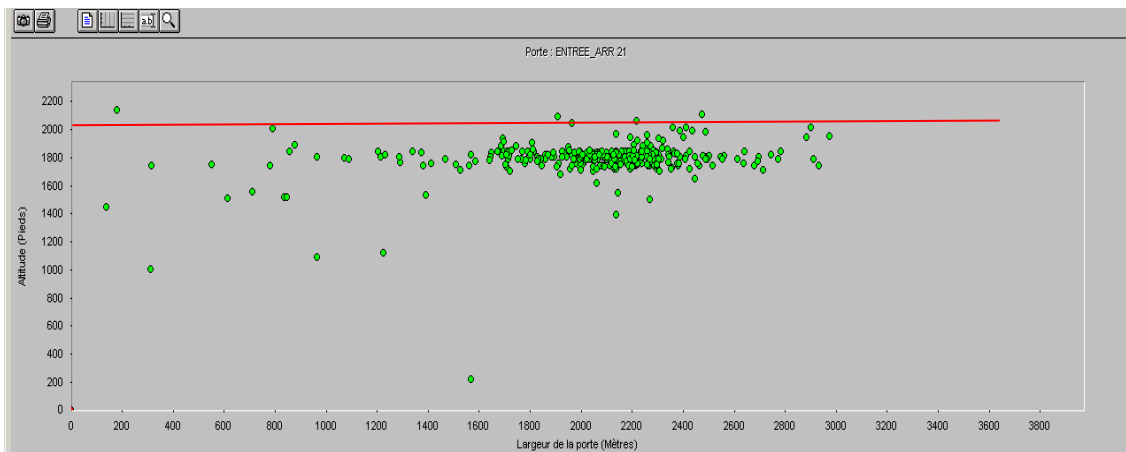
### 3/ Relèvement de la VPT17

#### Altitude des IFR aux points LUXUS et A

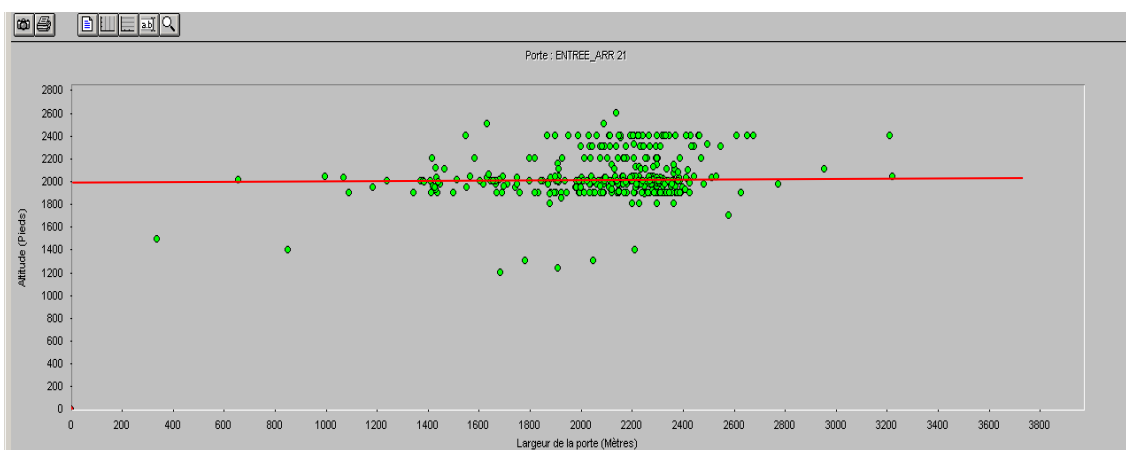
L'engagement d'augmenter l'altitude des jets et avions en IFR a été respecté.  
Le relèvement de 200 pieds de la VPT 17 a été mis en application le 31 mars 2016.  
La VPT17 est donc passée de 1800 pieds à 2000 pieds.  
Le relèvement du circuit de piste est de 14 à 20% selon les zones.  
➔ Réduction des nuisances pour les personnes survolées

#### Visualisation du relèvement d'altitude au point LUXUS

Mai 2015 :

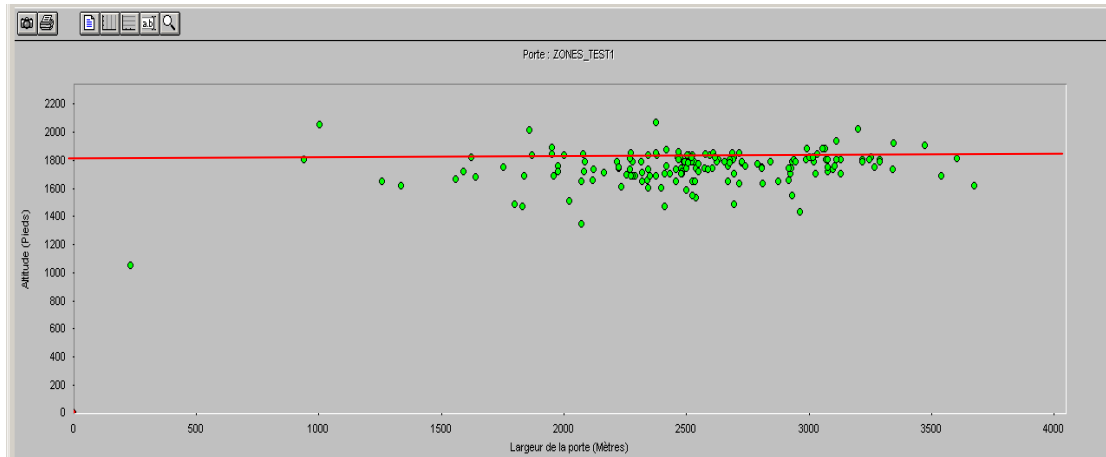


Mai 2016 :

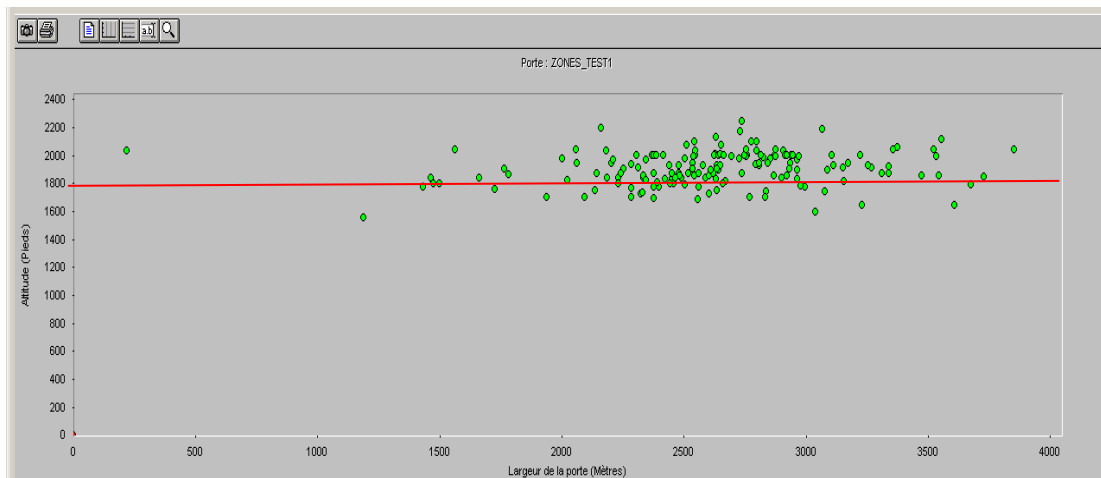


## Visualisation du relèvement d'altitude au point A

Mai 2015 :



Mai 2016 :



On constate que le relèvement de 200 pieds de la VPT17 mis en place depuis le 31 mars 2016 est respecté en tout point du circuit.

Au point LUXUS, l'altitude est bien passée de 1800 pieds en mai 2015 à 2000 pieds en mai 2016.

Au point A, l'altitude a dépassé la barre des 1800 pieds, se consolidant même autour des 1900 pieds en mai 2016.

T. POLLET rappelle que ces deux mesures ont permis une diminution de la dispersion de la VPT17. Cela est démontré par la diminution d'avions en IFR survolant le centre de la Roquette-sur-Siagne. En moyenne sur le 1er trimestre 2016 il y a eu moins de 1 survol d'avion en IFR par jour au-dessus du centre de la Roquette-sur-Siagne.

T.POLLET présente également la mise à jour des publications aéronautiques, AIP et Jeppesen.

JC.BOSCHEL souligne que le point A n'est pas mentionné partout dans le texte au niveau de l'AIP.



Le SNA ajoutera le survol obligatoire du point A là où il est noté manquant.

#### **4/ Briefing Pilotes IFR**

Le briefing pilotes IFR en est à sa 7<sup>ème</sup> version. Il a été mis à jour en ce début d'année suite au relèvement de la VPT17. Il également été simplifié suite à la demande de M. Le Sous-Préfet. Il a été envoyé à plus de 5000 pilotes.

C. ROUSSEAU rappelle le caractère informatif de ce briefing et non réglementaire. La zone sensible dessinée sur le briefing est à titre indicatif pour sensibiliser les pilotes sur les zones sensibles au bruit et permettre ainsi une réduction de la dispersion. Elle n'a aucun caractère obligatoire. Cette zone sensible a été dessinée sur la demande de l'ADNA. Elle est beaucoup trop importante et trop proche de la trajectoire nominale pour que les avions n'y pénètrent pas. Cette zone est dans la zone de dispersion naturelle. Les avions qui y pénètrent ne sont pas en tort. Il n'est donc pas envisageable de comptabiliser tous les appareils pénétrant cette zone.

C. ROUSSEAU rappelle les propos de R. VERAN :

En approche de précision du type RNP-AR, la dispersion naturelle serait contenue dans un couloir de 60 m de large. La zone sensible dessinée sur le briefing se trouve, par endroit, déjà dans cette zone de dispersion.

En approche à vue, telle qu'est notre VPT17, la dispersion naturelle est beaucoup plus forte. Une marge de sécurité est définie à 1800 mètres de part et d'autre de la trajectoire afin de permettre l'évolution des appareils dans cette zone en toute sécurité.

S. MEDRECKI présente des chevelus des gros week-ends du mois de mai. On constate alors qu'il n'y a pas eu ou très peu de survols au-dessus du centre de la Roquette-sur-Siagne, que la dispersion se réduit et que l'overshoot est de plus en plus marqué.

#### **5/ Bilan des infractions EPNdB**

Suite à la mise en application de l'arrêté ministériel du 8 septembre 2015, la DSAC-SE réalise un suivi mensuel du respect des dispositions définies.

Pour rappel aucun aéronef équipé de turboréacteurs certifié chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut atterrir ou décoller de l'aérodrome. Cela concerne majoritairement trois types d'appareils, les Falcon 50, les Cessna 650 et Beechcraft 400.

A. MEHRY annonce qu'à ce jour aucune infraction n'a été enregistrée.

#### **6/ Tour de table**

C. TRIAY trouve très positif ce relevé d'altitude. Il faudra recueillir l'avis des habitants de la Bocca après la saison estivale pour voir s'il y a vraiment un bénéfice ressenti.

ACM demande à l'ADNA d'arrêter de colporter de fausses informations aux riverains. Fausses informations sur le trafic, sur le briefing, sur les axes des trajectoires, sur les zones à ne pas survoler, sur les 35 tonnes...

Le rôle pédagogique de l'ADNA est essentiel et n'est pas assuré actuellement. Il est également à noter que la suppression de 3 types d'avions bruyants n'est jamais mentionnée, ni dans les documents de l'ADNA, ni dans les prises de positions de l'ADNA.

La situation ne cesse de s'améliorer et ACM le démontre à chaque fois par des chiffres objectifs et formels. Cependant ADNA continue de communiquer sur une grosse dégradation de la situation. Cela n'est plus acceptable.

F. TROUILLET indique qu'il pourrait être à même de proposer une expérimentation concernant les tours de pistes pour les basés bimoteurs à 1000 pieds en circuits court (avec le virage avant la Roquette-sur-Siagne). Si cette hypothèse est confirmée, une information sera faite. Les associations de riverains présentes à ce GT ne voient pas d'objection à la réalisation de cette expérimentation. Si elle a lieu, un bilan devra être réalisé et présenté après la saison afin d'avoir les retours de chacun.