

	GT TECHNIQUE	Date : 04 octobre 2019 Heure : 15h15 -17h30 Lieu : Sous-Préfecture Grasse
	Présents: Sous-Préfecture : Mme FRACKOWIAK-JACOBS ; Mme PERA-LADET DSAC-SE : M. TEDESCO SID : Mme. TRIAY ADEC : M. LYSEE ADNA : M. MONARD ACA : Mme ROUSSEAU	Etabli par : ACM Le : 08 octobre 2019 Validé par : DSAC / Sous-Préfecture Pages : 5

En introduction de ce groupe de travail technique, Mme la sous-préfète demande aux associations présentes s'il y a des remarques particulières suite à la Commission Consultative de l'Environnement du 7 juin dernier.

M. Monard regrette le côté présentation/conférence de ce GT et souhaite que soient réalisés deux groupes de travail participatifs :

- **Le premier groupe de travail** serait sur les indicateurs bruit. L'expert en acoustique de l'ADNA souhaite se rapprocher de l'aéroport pour proposer de nouveaux indicateurs à présenter et vérifier l'exactitude des résultats. Les échanges avec l'aéroport feront l'objet de compte-rendu envoyés à Mme la sous-préfète et les résultats de ces échanges seront présentés lors d'un prochain GT. L'ADNA souhaite également pouvoir bénéficier de la mise en place du capteur mobile sur des périodes définies et à des endroits choisis par leur soin.

Mme Rousseau est favorable à des échanges avec l'expert en acoustique de l'ADNA. Les questions et les demandes devront être formulées par mail. Elles seront alors envoyées si nécessaire aux responsables du système de suivi des trajectoires et mesures de bruit qui apporteront les réponses les plus techniques. Ces réponses seront transférées à la sous-préfecture.

Mme Rousseau rappelle également que le capteur mobile est à la disposition des associations et des riverains qui le souhaitent. Des campagnes de bruit ont d'ailleurs déjà été menées par l'aéroport avec ce capteur mobile suite à plusieurs demandes. Les résultats ont été envoyés aux riverains demandeurs ainsi qu'à la mairie associée.

Elle propose aux associations de lui communiquer un calendrier avec des endroits définis pour réaliser les campagnes bruit à venir.

- **Le deuxième groupe de travail** demandé serait sur la mise en place d'une trajectoire nord-ouest en VFR. M. Monard demande que soit réétudiée cette proposition en présence d'un pilote membre de l'ADNA ; le but étant d'inciter les pilotes à réaliser cette trajectoire en VFR plutôt que la VPT 17.

M. Tedesco rappelle qu'une réponse détaillée a déjà été faite par la DGAC sur ce sujet et qu'elle a été présentée à plusieurs reprises aux associations de riverains, en présence de pilotes. .

Mme la sous-préfète acquiesce et refuse la mise en place de ce GT qu'elle estime inutile.

Le prochain GT aura lieu en janvier 2020 et portera donc sur les indicateurs bruit.

1/ Cannes projet : Approches RNP AR

M. Tedesco poursuit en présentant l'état d'avancement du projet « RNP AR Cannes » en lien avec l'aéroport Cannes Mandelieu et la compagnie Netjets, suite à la CCE de juin 2019. Il en profite pour transmettre les excuses du SNA/SE qui a préparé cette présentation mais qui ne pouvait être présent à ce GT Technique du fait d'autres obligations.

Il rappelle les nombreuses études menées par la DSNA pour définir des trajectoires IFR passant par le nord-ouest et pouvant servir d'alternative à la VPT 17. Ces études avaient été présentées aux riverains et aux élus lors des CCE de 2016, 2017 et 2018 et avaient confirmé les difficultés pour définir de telles trajectoires au regard des exigences réglementaires de sécurité applicables. Il précise que la réglementation RNP AR est sortie en France il y a à peine plus d'un an et que les études cannoises ont été relancées rapidement.

Netjets est un très bon partenaire car représentatif de la flotte d'avions venant sur l'Aéroport Cannes Mandelieu. Un travail est en cours entre la DSNA et Netjets pour trouver la meilleure trajectoire possible en fonction des capacités des différents types d'avions. La compagnie Netjets est motivée par ce projet car, en plus de leur souhait de participer à l'amélioration des conditions à Cannes, ils pourront ainsi monter en compétence dans le domaine des procédures RNP AR, jugées comme prometteuses pour l'avenir, et ainsi préparer leur dossier d'approbation auprès de leur autorité portugaise.

M. Tedesco explique qu'une réunion de lancement a eu lieu le 19 septembre 2019 avec Netjets, la DSAC, la DSNA et ACA.

Il présente le planning prévisionnel du projet avec un objectif affiché d'aboutir, si possible, à des premiers vols expérimentaux au mois d'avril 2020.

Les différentes étapes du projet sont :

1. **Conception** de procédures d'arrivée (Bureau des Procédures Satellitaires)
2. Etude de l'**intégration** dans le dispositif circulation aérienne existant (Service de la Navigation Aérienne Sud-Est)
3. Etude d'**impact** sur l'environnement (Mission Environnement)
4. **Contrôle en vol** (Direction de la Technique et de l'Innovation)
5. Etude de sécurité (Service de la Navigation Aérienne Sud-Est)
6. Approbation de l'autorité de surveillance (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile)
7. Préparation des vols expérimentaux (NetJets)

Mme la sous-préfète annonce que le bilan de ces étapes sera présenté lors de la CCE prévue avant l'été 2020.

2/ Nouvel arrêté portant limitation : 1^{er} bilan application

M. Tedesco rappelle les nouvelles mesures mises en place par l'arrêté du 5 août 2019 modifiant l'arrêté du 6 décembre 1995 portant limitation des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu :

- Renforcement des contraintes sur les tours de piste.
- Ajout, pour les vols aux instruments, du respect dans le plan vertical de la trajectoire « vent arrière VPT 17 ».

Le projet d'arrêté, qui avait reçu un vote favorable lors de la CCE du 7 juin 2019 (unanimité moins la voix de l'ADNA), a fait l'objet d'une consultation publique menée entre le 24/06/2019 et le 15/07/2019. La synthèse des commentaires a été publiée par la DGAC le 06/08/2019.

Une audition ACNUSA a également eu lieu en séance plénière le 2 juillet 2019 lors de laquelle le projet d'arrêté a reçu un avis favorable associé à 2 recommandations :

1^{ère} recommandation: étendre l'utilisation de la classification CALIPSO :

- Réponse du DGAC: en fonction du bilan qui sera tiré de l'application à Cannes (et à Toussus), une extension de la classification CALIPSO pourra être envisagée.

M. Tedesco rappelle que le processus de classification pour un appareil peut être long car il n'existe que quelques centres agréés en France.

2^{ème} recommandation: instaurer un volume de protection environnementale :

- Réponse du DGAC: sur une trajectoire de type « VPT » la question du contrôle de la dispersion des trajectoires revêt un aspect sécurité important. Il convient donc de réfléchir à l'outil le plus performant pour assurer, sans dégrader la sécurité, le contrôle optimum des trajectoires.

M. Monard précise que l'ADNA souhaite des points de survols obligatoires sur la VPT17.

M. Tedesco rappelle que dans le cas d'une VPT, les références sont normalement visuelles et que la publication de points GPS, et donc a fortiori de type « Fly Over », n'est pas réglementairement prévue.

Le nouvel arrêté a été publié au JORF le 13 août 2019 et est entré en vigueur dès le 15 août 2019. Le même jour est paru une publication d'information aéronautique spécifique (SUP AIP 187/19) à destination de tous les usagers aériens. Ce SUP AIP restera en vigueur jusqu'au 6 novembre 2019, date à laquelle la publication aéronautique permanente (AIP) de Cannes sera alors à jour et intégrera les références à cet arrêté.

Au niveau de la surveillance des tours de piste, des contrôles inopinés ont été menés par la GTA sur les journées des 28 et 31 août derniers. Aucun manquement n'a été à déplorer.

Mme Triay fait part du ressenti général des boccassiens qui estiment que l'interdiction des tours de pistes entre 12h et 14h le week-end a été globalement respectée. Cette restriction semble cependant générer plus de nuisances après 14h avec une augmentation des tours de piste sur une période qui, du coup, est plus réduite.

Concernant le respect du plan vertical de la trajectoire « vent arrière VPT17 », la DSAC/SE et le SNA/SE ont mis en place une procédure spécifique de détection automatique des trajectoires trop basses.

Le bilan entre le 15 août et le 30 septembre est le suivant :

- 16 vols détectés
- 10 vols en cours d'analyse
- 4 vols classés sans suite (procédure MVL qui était en service du fait de la météo)
- **2 vols pour lesquels un dossier de manquement est en cours de constitution pour envoi à l'ACNUSA**

3/ Bilan été 2019 : Présentation des indicateurs

Les indicateurs d'activité :

Mme Rousseau fait état de l'évolution du nombre de mouvements des différents types de trafic sur les mois de juin, juillet et août 2019 en comparaison avec 2018.

Il en ressort que le trafic aviation d'affaires sur cette période est stable par rapport à 2018.

Le trafic aviation légère est en légère augmentation au niveau des vols de tourisme et relativement stable pour les vols locaux (vols départ et arrivée à Cannes sans escale).

Le trafic hélicoptères civils est en diminution de 5% par rapport à 2018 et l'aviation d'Etat enregistre - 7% sur cette même période.

La proportion du trafic aviation d'affaires entre Nice et Cannes est toujours stable. En été elle tourne entre de 71% et 73% pour Nice et 27% à 29% pour Cannes au cours des mois de juin, juillet et août.

M. Monard fait part de la grande inquiétude des riverains à voir ce pourcentage augmenter pour Cannes.

Mme Rousseau demande à l'ADNA de rassurer les riverains sur ce point. **Elle rappelle que cette proportion est stable depuis plus de 10 ans et qu'aucun changement de stratégie n'est prévu sur la répartition d'accueil des aéronefs entre Nice et Cannes.**

Le nouvel indicateur d'activité demandé par l'ADNA montre qu'il y a très peu de transferts d'avions Nice/Cannes. Le phénomène inverse se produit également. Des avions quittent Cannes pour une mise en place sur Nice. Ces chiffres sont stables par rapport à 2018.

Les indicateurs de trafic :

L'indicateur sur la répartition arrivées/départs en IFR montre des résultats relativement stables par rapport à 2018. Mme Rousseau rappelle que le nombre d'arrivées par la terre est plus important en été qu'en hiver en raison de la durée diurne et des conditions météo.

M. Monard demande de mettre en place un indicateur sur le nombre d'arrivées par la mer en période diurne afin de vérifier la bonne volonté des contrôleurs et pilotes à augmenter ce pourcentage.

Mme Rousseau rappelle que l'augmentation des arrivées par la mer ne peut pas être un objectif car le sens d'arrivée dépend de plusieurs paramètres sécurité.

M. Tedesco confirme et ajoute que les contrôleurs, pour des raisons de sécurité, ne peuvent pas demander au coup par coup aux pilotes de faire une arrivée par la mer plutôt que par la terre alors que celle-ci est en service. Seuls les pilotes peuvent faire une telle demande qui doit être confirmée par le contrôleur.

Cet indicateur n'est pas retenu.

L'indicateur sur la répartition du nombre de VPT17 par tranche horaire montre qu'il y a très peu de mouvements avant 10h mais également un faible trafic après 18h. La plus forte affluence se déroule donc entre 10h et 18h. Ces chiffres sont stables par rapport à 2018.

Les indicateurs de trajectoires :

On enregistre une diminution générale du nombre d'incursions VFR dans les ronds bleus de la Roquette-sur-Siagne et de Mougins par rapport à 2018. Par contre, on note une augmentation du nombre d'incursions VFR dans le rond bleu de Mouans-Sartoux par rapport à 2018. Bien que les aéronefs à ce niveau soient à une altitude élevée, un rappel a été effectué aux basés (avions et hélicoptères) sur ce point.

On enregistre une augmentation générale du nombre de survols IFR au-dessus de la Roquette-sur-Siagne.

Les indicateurs bruit :

Mme Rousseau explique que le système de suivi des trajectoires et de mesures de bruit est suivi et monitoré par des sociétés expertes et agréées. Le système lui-même est certifié ISO 20906. Ce même système est implanté sur plusieurs grosses plateformes françaises et mondiales. Une note explicative sur les indicateurs bruit et la corrélation avec les trajectoires a été envoyée aux associations avant le GT, en même temps que la présentation, dans le but de favoriser les échanges.

M. Monard rappelle que l'expert en acoustique et membre de l'ADNA prendra contact avec Mme Rousseau pour voir ce qui peut être établi au niveau des indicateurs bruit.

Les journées spécifiques :

Ces 6 journées ont été demandées par l'ADNA.

Elles confirment le faible nombre de VPT17 avant 10h et après 18h et montrent que les altitudes au point PIBON sont bien respectées.

Mme Rousseau propose aux associations de revenir vers elle en cas de question sur les données fournies sur ces journées.

La séance est clôturée à 17h30.

PJ :
Présentation DSAC
Présentation SNA
Présentation ACM