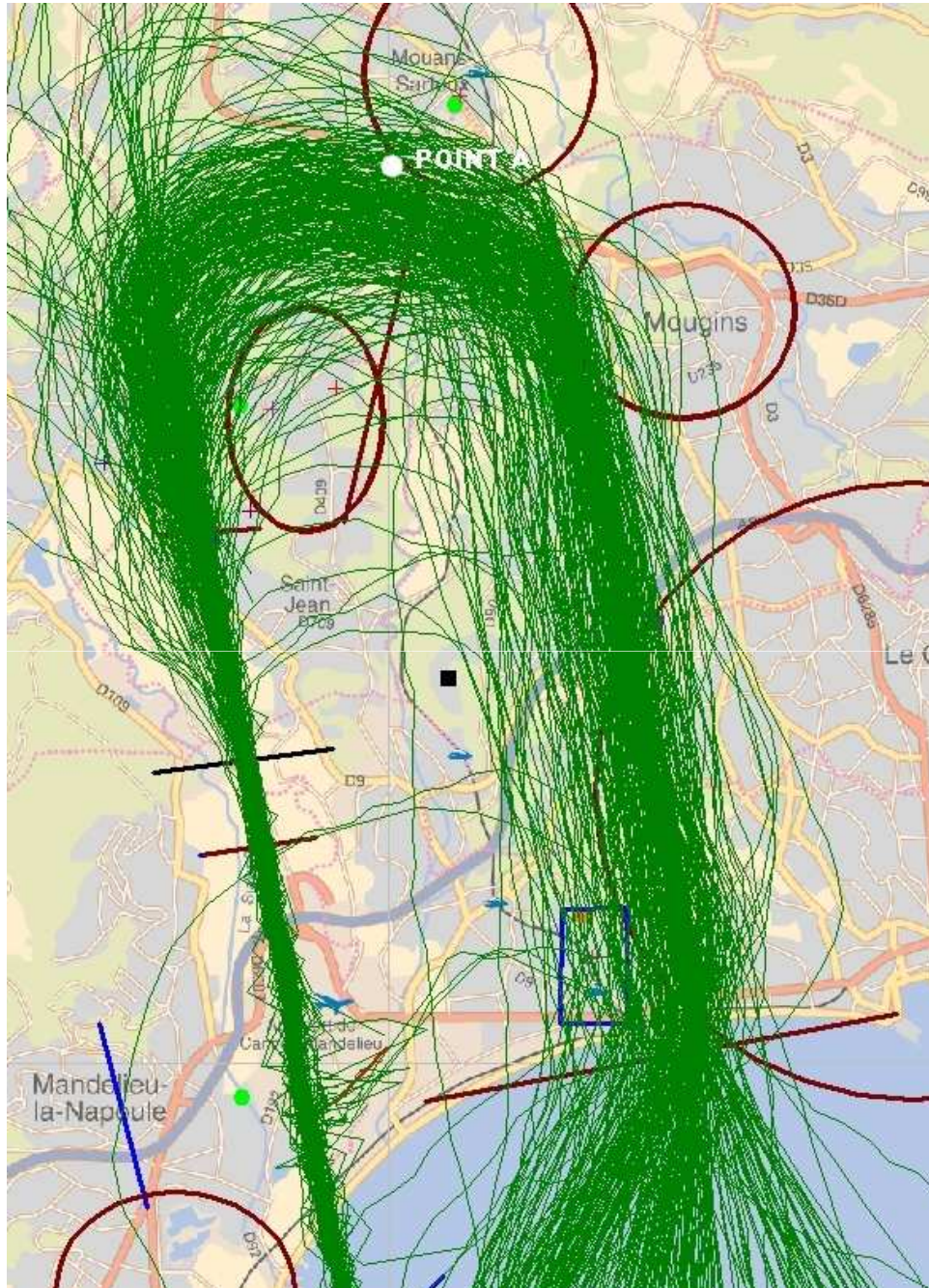


PRESENTATION ADNA

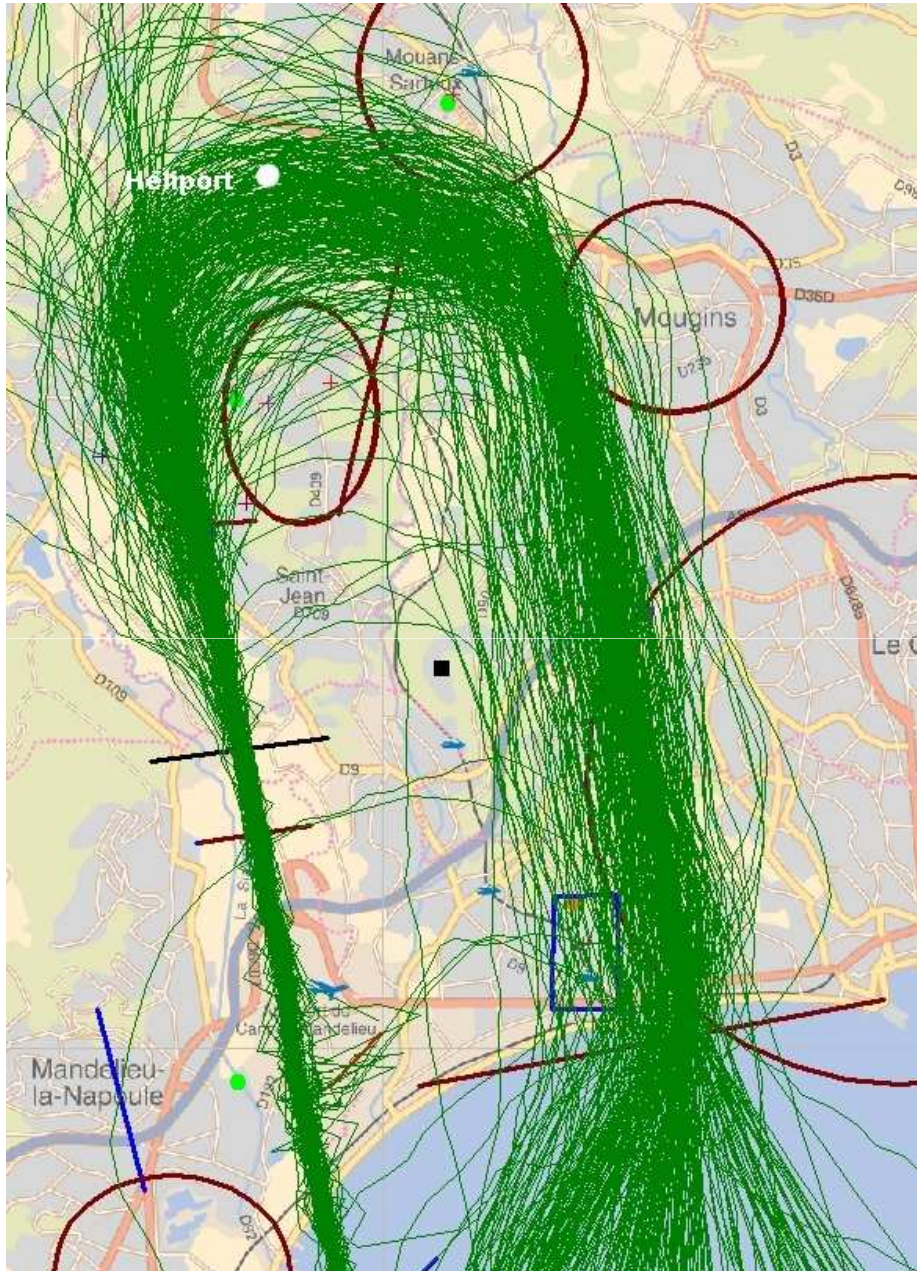
CCE du 14 décembre 2015

- I. SITUATION SUR LE RESPECT DES
TRAJECTOIRES SUITE AU CCE du 14 avril 2015
- II. RETOUR SUR LA CHARTE DE 2010
- III. NECESSITE D'AMELIORATION POUR LES
ZONES FORTEMENT URBANISEES (QUARTIER
DES ROQUES, PLAN SARRAIN, ...)
- IV. CONCLUSION ADNA



❑ 3/4 des jets ne survolent pas le point A, restant en grande majorité plus au sud.

❑ Le point A a bien été introduit dans Jeppesen, mais il semble que le point A n'ait pas été redéfini, les dispersions importantes inhérentes au point type de point VOR (ou équivalent) restant.

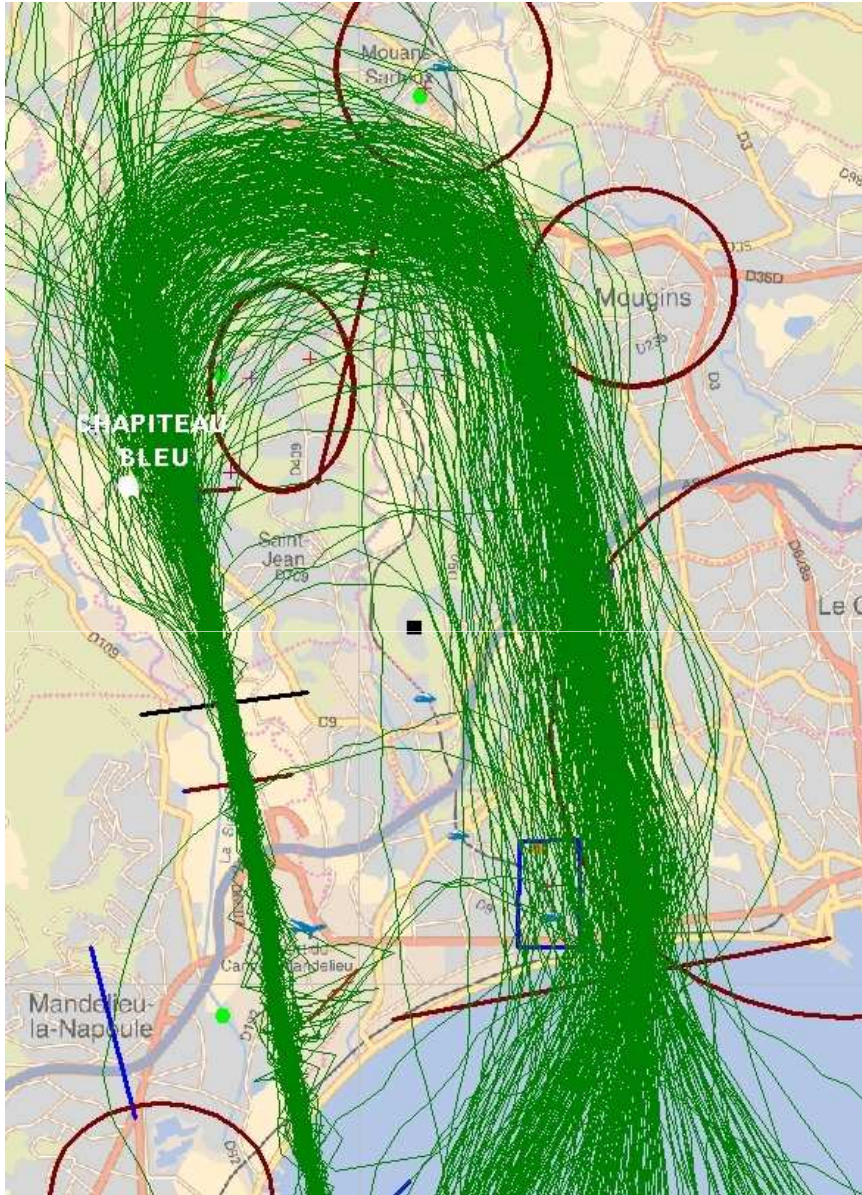


- ❑ 80 % des avions sont à l'intérieur du « trombone ».
- ❑ Après le passage du point A , la répartition devrait être centrée sur la trace nominale
- ❑ Actuellement, le centre des trajectoires réalisées se trouve à environ de 500 à 800 m plus au sud.
- ❑ Cela aggrave les incursions dans la « zone sensible »



La moitié des jets IFR passent dans la zone sensible définie dans le briefing IFR (nord la Roquette et Mouans-Sartoux Plan Sarrain)

Les jets VFR ne sont pas compris dans cette vue



□ Le « chapiteau bleu » mentionné comme point de passage recommandé devrait être mieux pris en compte

II RETOUR SUR LA CHARTE DE 2010

Beaucoup de points de la charte restent ouverts, en particulier

1. Amélioration du respect des trajectoires existantes (actions 4, 7, 8),
2. privilégier les arrivées par la mer (action 20),
3. envisager une arrivée par l'ouest (action 16)
4. réduire les mouvements des écoles de pilotage et de l'aviation légère (action 12)
5. Famille de plaintes 2013 (jugées critiques) toujours non résolues (hélicoptères, vols du soir, DA42, Piaggio/arr. nord)

Les points 2 & 4 mentionnés ci-dessus et les actions associées ne sont pas assez pris en compte dans les engagements d'améliorations

ACTIONS DE LA CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT A FINALISER OU A REPRENDRE

Action 3 : Analyser la liste des aéronefs les plus bruyants

Action 4* : mettre en place une campagne d'information des pilotes (...) en leur présentant les mesures de bruit de leurs approches . Tenir à jour la liste des pilotes rappelés à l'ordre (...)

Action 7 : renforcer la connaissance des procédures « moindre nuisance » qui figurent dans les publications aéronautiques.

Action 8 : L'exploitation des mesures de bruit sera effectuée en temps quasiment réel (...) permettra au service environnement de l'aéroport d'agir rapidement auprès des pilotes en cas signature acoustique/trajectoire anormale

Action 10* : aviation légère et équipement de silencieux des avions basés : cartographie diffusée annuellement ?

Nota * : action classée prioritaire en 2010

ACTIONS DE LA CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT A FINALISER OU A REPENDRE (suite)

Action 12 : (déclarée « en cours » par ACM) partenariats avec autres aérodomes pour l'aviation légère et les écoles de pilotage

Action 13 : (nuisances hélicoptères) à relancer compte tenu des survols en augmentation

Action 16* : optimisation des trajectoires à améliorer, en particulier reconsidérer les « vents arrières bimoteurs » (indument transférés plus à l'ouest depuis 5 ans) et les prologations « v.a.» mono / circuit attente en mer

Action 19* : (déclarée « à poursuivre » par ACM) procédures décollage moindre bruit

Action 20 : (déclarée « non réalisée » par ACM) rallongement de la piste vers le nord pour favoriser les arrivées mer

Action 22* : (déclarée « non réalisée » par ACM) réaliser une enquête périodique de satisfaction des riverains

Action 26 : mettre en place une organisation adaptée pour instruire les demandes d'info/réclamations (...) à rétablir car ACM à annoncé ne plus être en mesure d'y répondre

III NECESSITE D'AMELIORATION POUR LES ZONES FORTEMENT URBANISEES

❖ Concernant les « zones sensibles » : quartier des Roques de la Roquette, Plan Sarrain, ... qui sont donc abondamment survolés comme indiqué dans les planches précédentes :

- il est difficilement acceptable de s'entendre dire que la situation est normale et que les plaintes émises dans cette zone seraient infondées.
- Les pilotes ne sont souvent pas informés, même lors d'écarts majeurs (y compris suite à plaintes) des gênes causées par leurs trajectoires.
- Les zones sensibles sont maintenant banalisées alors qu'elles ne devaient être survolées qu'en cas d'exigence de sécurité.

❖ Contrairement à l'a position actuelle d' ACM qui demande de s'en tenir strictement à la réglementation de sécurité aéronautique, il doit absolument y avoir des solutions pour améliorer la situation de ces quartiers en prenant davantage en compte l'aspect environnemental; les points cités précédemment en font partie; ADNA rappelle qu'elle souhaite également une arrivée décalée par rapport à l'axe de la piste (overshoot prolongé pour éviter le survol de St Jean).

III NECESSITE D'AMELIORATION POUR LES ZONES FORTEMENT URBANISEES (suite)

- ❖ Ces attentes sont cohérentes avec le courrier du député Mme Tabarot au secrétariat d'état des transports, d'octobre 2015, qui insiste sur la nécessité de limiter le trafic
- ❖ Il est à noter que les riverains nous expriment leur exaspération et leur demande d'actions plus fortes et l'organisation de manifestations, ce que l'ADNA tente d'éviter depuis plusieurs années
- ❖ De plus l'obligation faite par la loi de construire 25% de logement sociaux, conduit les communes à urbaniser des zones exposées au bruit, par exemple le lotissement Ferragnon dès 2016, ce qui n'est pas compatible avec la situation actuelle
- ❖ Les attentes fortes sont non résolues malgré les chartes, le top ten, le « plan Thillaud », Latitudes, les mesures d'accompagnement aux 35t, ...

IV CONCLUSION

❑ L'AMÉLIORATION DES TRAJECTOIRES DE L'APPROCHE EXISTANTE N'EST PAS RÉALISÉE MALGRÉ L'INTRODUCTION DU « POINT A »

❑ IL N'EST PAS ADMISSIBLE DE DÉVELOPPER L'AÉROPORT SANS METTRE EN PLACE SIMULTANÉMENT LES « MESURES D'ACCOMPAGNEMENT » DÉCIDÉES EN CCE DU 14 AVRIL 2015

❑ D'AUTRES VOIES SONT À POURSUIVRE :

- **APPROCHE PAR L'OUEST**
- **PRIVILEGIER LES ARRIVÉES PAR LA MER**
- **REDUCTION DU TRAFFIC DES AVIONS LÉGERS ET ÉCOLES DE PILOTAGE**

❑ IL EST INDISPENSABLE DE NE PAS PERDRE DE VUE QUE LES QUARTIERS À FORTE DENSITÉ DE POPULATION DOIVENT OBTENIR UNE RÉDUCTION DES NUISANCES SIGNIFICATIVES

❑ POUR CELA LES ACTIONS DÉJÀ IDENTIFIÉES DANS LA CHARTE DE 2010 DOIVENT ÊTRE REPRISES DANS LA NOUVELLE CHARTE