

ANALYSE SUR LA PROPOSITION D' ENGAGEMENTS D'ACA

Avant de vous présenter notre analyse nous voulons quand même revenir sur l'historique de Cannes Mandelieu. Au départ il n'y avait qu'un petit aérodrome avec 600 mètres de piste et très peu de trafic donc peu de nuisances. ce qui n'est pas le cas actuellement avec une piste de 1600 mètres et plus de 70000 mouvements annuel concentrés surtout en période estivale.

On nous rétorque souvent "les riverains n'avaient pas à construire près de l'aéroport ": il faut quand même rappeler que quand ils ont construit ce n'était qu'un petit aerodrome générant peu de nuisances. (Voir également PJ 2 et 3 : évolutions depuis 1995).

Pour la ville de Mandelieu et Cannes la Bocca la majorité des nuisances est générée par l'Aviation légère et en particulier les tours de piste. Afin de les réduire celles-ci, l'aéroport avait loué un bungalow à CUERS afin d'accueillir les écoles de pilotage et diminuer les nuisances sur Cannes et Mandelieu. Il semble que les diverses écoles de formation ont refusé fermement cette possibilité. Il faut aussi ne pas oublier les nuisances des hélicoptères particulièrement à La Bocca .Quant aux autres communes c'est l'aviation d'affaire, suivie de l'aviation légère et des hélicoptères qui génèrent les nuisances.

Nos réflexions sur les propositions et ce qui a été réalisé.

L'idée d'une référence de bruit maximal admissible pour autoriser l'arrivée à ACM, en contrepartie de quelques avions de tonnage supérieur à 22 t peut être acceptable du point de vue environnemental, à condition d'en limiter le nombre et l'accès sur une trajectoire appropriée à définir ;

L'impact sur l'environnement doit être maîtrisé grâce à un contrôle actif en temps réel du respect des règles et des trajectoires pour les différents types de trafics.

L'accord d'engagement proposé mélange des éléments de charte, et des éléments liés à l'évolution proposée par ACA sous le nom de « plan de réduction de bruit ».

Dès la première proposition ACM (GT du 6 novembre 2014) de ce plan, nos associations ont demandé des clarifications et garanties.

Afin de bien se comprendre, nous proposons de dissocier les éléments ; les clarifications et garanties liées à ce plan constituant l'accord d'engagement. Les éléments de charte seront à reprendre à part, élaborant la charte 3 à partir de l'existant.

Commentaires sur le contexte (page 1) :

La charte 2 a apporté des améliorations, mais nous ne pouvons partager les affirmations d'ACM sur les 92 % d'objectifs atteints.

En se concentrant sur les actions « prioritaires » de la charte, auxquelles nous avons ajouté trois actions également importantes concernant la réduction de bruit (8, 12 et 20) l'on peut estimer un score d'environ 55 % ,voir notre analyse en annexe 1.

Des points majeurs sont particulièrement préoccupants.

Le plan élaboré avec la direction ACA mi 2013, afin de restaurer la situation, ciblé sur « 4 axes majeurs » n'est réalisé qu'à 30 % environ.

Le respect des trajectoires,

bien qu'étant en amélioration reste nettement en dessous des attentes ;

par exemple les survols sur Mandelieu après décollage encore fréquent (non-respect de whisky delta), le survol en arrivée finale de quartiers très habités (Roques), environ 50 % d'incursions dans les ronds bleus (Mouging, Mouans-Sartoux, La Roquette) de VFR prolongeant leur vent arrière, plus de 50 % de jets et turbopropulseurs enfreignant la zone à éviter du briefing pilote IFR version 5.

Nous constatons un contrôle du respect des trajectoires

très en dessous de ce qu'annonce ACM dans Latitude n°18 (« les écarts constatés font systématiquement l'objet d'un rappel de bonnes procédures »).

Il y a eu 99 mails envoyés, et des contacts vers les basés. Soit au maximum 150 actions en 2014. Pour ne prendre que deux exemples :

- 2700 VFR ont enfreint les ronds bleus Mouans Sartoux, Mouging, La Roquette en 2014
- Environ 50% des jets et IFR enfreignent la « zone sensible à éviter » visualisée dans le briefing pilote ; ce qui fait environ 4500 infractions/an.

Soit de l'ordre de 2 à 3 % d'actions seulement : et non pas « systématiquement ».

L'approche « riposte graduée » pour les récidivistes

demandée par Mr Thillaud mi 2013 n'a que très peu été appliquée. (2 mails envoyés, signés au premier niveau à fin 2014).

Une analyse nous a été promise pour fin 2014 ; nous l'attendons toujours.

Plaintes :

le dialogue sur les plaintes a été presque totalement interrompu depuis mi 2014.

Une analyse par familles nous a été promise pour fin 2014 ; nous l'attendons toujours, afin d'assurer que certains problèmes récurrents (par ex : bruit cumulé du DA 42, vols de nuit, hélicoptères sur les terres) seront réellement traités.

Un effort significatif de documentation a été fait ces dernières années ; son application pratique dans les faits devrait être maintenant une priorité.

Avant de mettre de nouvelles mesures en œuvre apportant davantage de difficultés de contrôle, il apparaît nécessaire de d'abord corriger la situation en cours, afin de limiter plus efficacement l'impact envers les riverains.

L'axe 2 de la charte 2010 prône « travailler en confiance par la transparence et la concertation ». Nous aimerions le redévelopper, ainsi que l'esprit partenariat associé, afin de mieux travailler ensemble avec l'équipe ACM.

Commentaires sur engagement n°1 :

Augmentation d'horaire :

L'augmentation de l'horaire concerne l'hiver. Cela double la période pendant laquelle les « entraînements vols de nuit », pourront se faire. Cela a généré une famille de plaintes qui avait été traitée en partie il y a environ 5 ans. Les gênes (et plaintes) se sont en partie réactivées depuis deux ans, mais peu traitées depuis par ACM. Comme demandé en réunion le 26/3, une réponse (et des actions correctives) doit être apportée.

Hélicoptères :

Le déplacement de la base est un succès. La famille de plaintes associées aux survols des terres n'a pas été traitée par ACM.

Commentaires sur engagement n°2 :

Plan de réduction de bruit ACA

Le niveau de réduction de bruit prévu doit être détaillé, et quantifié.

Jets bruyants inférieurs à 22 t, bruit hors limite à 13 EPNdB:

L'identification, le processus de suivi, et la garantie que ces avions ne viendront plus doivent être explicités.

Turbopropulseurs

Préciser le critère de bruit autorisé pour ces aéronefs ; comment enlève-t-on les turbopropulseurs supérieurs à ce critère ?

Les nombreux enregistrements et rapports faits depuis des années permettent de traiter ce sujet.

Avanti :

La volonté d'ACA de supprimer la venue du Piaggio n'apparaît plus. A notre connaissance, l'amélioration de la motorisation par Piaggio est prévue pour dans 5 ans seulement.

Silencieux Monomoteurs

Dans le cadre des chartes 1 et 2, une analyse en GT a été présentée en il y a plus de 5 ans. Non suivie d'effet. Tous les basés non équipés peuvent ils l'être ?

A-t-il été vérifié que l'incitation financière proposée par ACA sera efficace afin que les usagers s'équipent ?

L'horizon de traitement annoncé 2016 doit être mentionné.

La procédure Calipso va a priori dans le bon sens ; elle devrait nous être présentée, afin de se comprendre ce qui sera réellement fait.

Amélioration des trajectoires :

VPT :

Le briefing V5 a apporté un schéma assez clair en page 1. Par contre, son texte est un défi à l'entendement, probablement incompréhensible par une très large majorité des pilotes, particulièrement sur le passage au nord et à l'ouest en finale.

Pour le moins, respectant la sécurité, (et n'engageant pas la responsabilité juridique d'ACA, ni du SNA) il doit être écrit d'utiliser la marge de manœuvre nécessaire au vol en pilotant à droite de la trace et non pas à gauche ; ne pas aller à l'intérieur de cette trace doit être explicite.

Comme abordé en réunions les 25 et 26/3, nous demandons un suivi particulier dès le début mai, suite à la mise en place du point VOR, afin d'accélérer ses bienfaits et d'en apprécier l'efficacité au plus vite.

Nouvelle trajectoire « ouest »:

L'étude faite début 2014 par deux personnes SNA et Mr Périchon, pilote reconnu, également expérimenté en mise en place de trajectoire, a montré qu'une « BR Nav Visual » répondait au besoin, et pouvait être effective sous un an.

Cette trajectoire étant plus naturelle à piloter que la difficile VPT, donc beaucoup plus facile à respecter, le problème de contrôle qui incombe à ACM s'en trouve largement allégé.

De plus, réduisant les temps de vol, elle est à la fois plus économique et plus efficace sur l'aspect environnement.

Commentaires sur engagement n°4:

En réunion GT du 6/11/2014, ACM a présenté l'intérêt d'accueillir quelques avions plus gros, mais moins bruyants. Il a été mentionné : 2.8 % d'avions enlevés, les avions ajoutés représentant également moins de 3 %. Le BIPE affiche comme priorité le passage de 22 à 35 tonnes (sous entendu de tous).

Certains comprendront qu'en ajoutant tous les avions du chapitre 4, finalement ce sont de facto tous les avions jusqu'à 35 tonnes qui seraient autorisés, plus les dérogations.

La différence est énorme. Comme demandé à nouveau en réunion, le 26/3, ACM doit clarifier.

D'autre part des avions de plus de 22 tonnes atterrissent déjà à Mandelieu en utilisant une réduction de charge, modifier le décret à 35 tonnes permettrait de la même façon de faire atterrir des avions de plus de 35 en toute légalité.

Les quantités prévues d'avions injectés doivent être précisées.

Les avions de MTOW supérieure à 22 tonnes ne peuvent être acceptés sur la VPT par les riverains ; d'où l'urgence à mettre en place la trajectoire ouest.

L'interaction entre les trafics est une source majeure de difficulté de gestion du trafic, générant de nombreuses infractions.

L'augmentation du trafic augmenterait nettement ces difficultés. Quels sont les résultats de l'analyse associée le cas échéant ?

Ceci correspond à l'action 12 de la charte : recherche d'autres sites d'accueil pour la formation aviation légère.

L'aspect emploi n'est pas du tout abordé.

Certains parlent de projets concurrents, voire davantage créateurs d'emploi.

L'emploi est un aspect qui intéresse aussi les citoyens riverains. Il serait bon de préciser le projet.

Arrêté de restriction d'usage :

La formulation doit être revue après clarifications des points ci-dessus, et affermissement des engagements ACA associés.

Le tonnage de référence dans l'arrêté doit rester à 22 tonnes. L'autorisation de « 2 ou 3 » types de turboréacteurs de MTOW supérieure, mais moins bruyants étant acceptées par dérogation.

Ajouter l'interdiction des vols « charters » comme écrit dans le document engagement 1.

ACTIONS DE LA CHARTE DE 2010 RELATIVES AU BRUIT (CLASSEES PRIORITAIRES + 3)

N°	ACTION	STATUS / COMMENTAIRE	
1	Mettre en place un syst. De suivi permanent des trajectoires et du bruit	Peu utilisé	50%
2	Etablir un protocole de suivi de la charte avec l'ACNUSA ...	Considéré réalisé par ACM mais non accomplie dans tous ses points	50%
4	mettre en place une campagne d'information des pilotes (...) en leur présentant les mesures de bruit de leurs approche . Tenir à jour la liste des pilotes rappelés à l'ordre (...)	Considéré réalisé par ACM mais manifestement encore ouverte (notamment insuffisamment d'actions auprès des pilotes)	30%
5	Classer la plate-forme ent catégorie B	Réalisé mais application peu active	50%
8	Debriefing (...) en cas de signature acoustique anormale ; éduquer	Insuffisamment de retour vers les pilotes	30%
10	Etudier au sein du groupe de travail avec l'aviation légère les conditions d'une maîtrise des nuisances sonores produites par le trafic des avions légers (notamment les tours de pistes)	Considéré réalisé par ACM mais manifestement encore ouverte	30%
12	Aviation légère et écoles de pilotage	Cette action doit être relancée de façon efficace	20%
14	Mettre en œuvre l'arrêté ministériel visant à limiter l'activité hélicoptères	Considéré réalisé par ACM mais les hélicoptères restent une nuisance majeure qu'il faut remettre en priorité	30%
15	Limiter à 6 par heure les IFR	Réalisé	100%
16	Optimisation de l'exécution par les pilotes des trajectoires arr. Et dép.	Considéré réalisé par ACM mais action non finalisée	50%
17	Sensibiliser les pilotes à l'utilisation des inverseurs de poussée	Réalisé	100%
19	Optimisation des procédures opérationelles de décollage moindre bruit.	Considéré "à poursuivre" par ACM	50%
20	Favoriser les arriver par la mer et allongement de la piste vers le nord	Cette action doit être relancée de façon efficace	50%
22	Réaliser une enquête périodique de satisfaction des riverains	Considéré <u>non réalisé</u> par ACM en accord avec les associations	non comptabilisée
23	Diffuser 2 fois par an une lettre d'information sur les actions environnement	Réalisé	100%
TOTAL			53%

CONCLUSION : LES ACTIONS SONT REALISEES A 53%

ACM EVOLUTION GENERALE 1995 => 2015

Arrêté ministériel
12 t => 22 t

Création VPT

Impact lourd collinaire

- Mougins
- Mouans-Sartoux
- Pegomas
- La Roquette

manif manif
multi municipalités

- *Refonte trajectoires bimoteurs => re impact collinaire village est, sud*

CHARTE 2 (2010)

suppression limite mouvements

contre (?) engagement ACM

maîtrise / contrôle

Améliorations locales

- Plaintes
- briefing successifs peu efficaces
- **Absence d'améliorations préventives**
- système de contrôle
 - peu utilisé
 - surtout statistique
 - ACM ferme le dialogue

1995

2002

2004

2010

2014

CHARTE 1

Limite à 10000 mouvements jets

Actions grands élus/Bussereau

- Cat. B
- Ronds bleus
- suivi trajectoires
- capteurs bruits
- briefing pilotes
- Hélicoptères
- ACNUSA

AUGMENTATION TRAFFIC :

Les nuisances augmentent plus vite que les améliorations

De plus en plus de jets

➤ *Toujours beaucoup trop de survols intempestifs*

➤ *Points noirs pas traités*

➤ *Saturation des riverains*

➤ *Plaintes*

Mi 2013

"Plan Thillaud"
finalément peu appliqué

Historique VPT / Trajectoire arrivée jets

