

REUNION PUBLIQUE ADNA

La Roquette-sur-Siagne

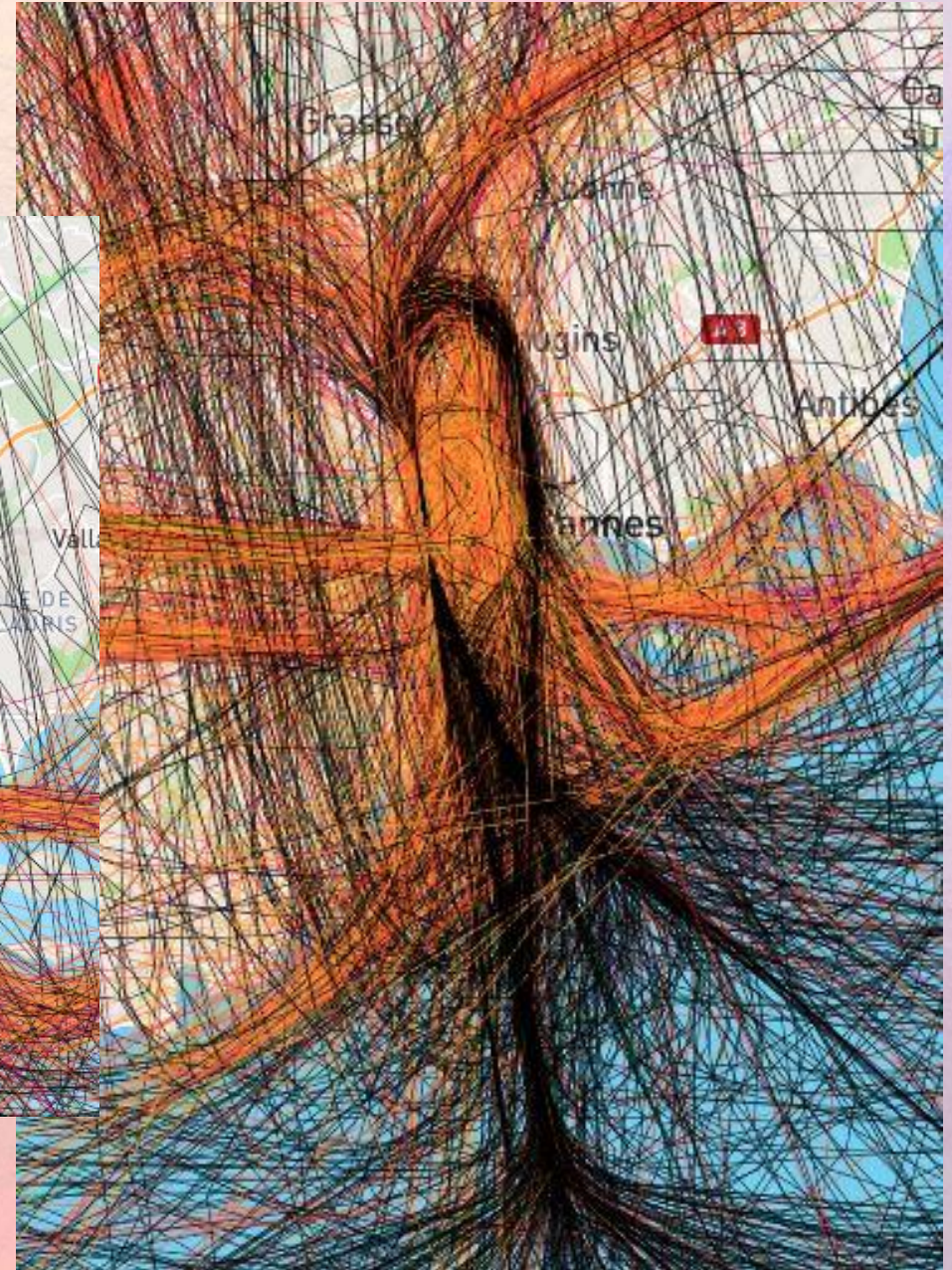
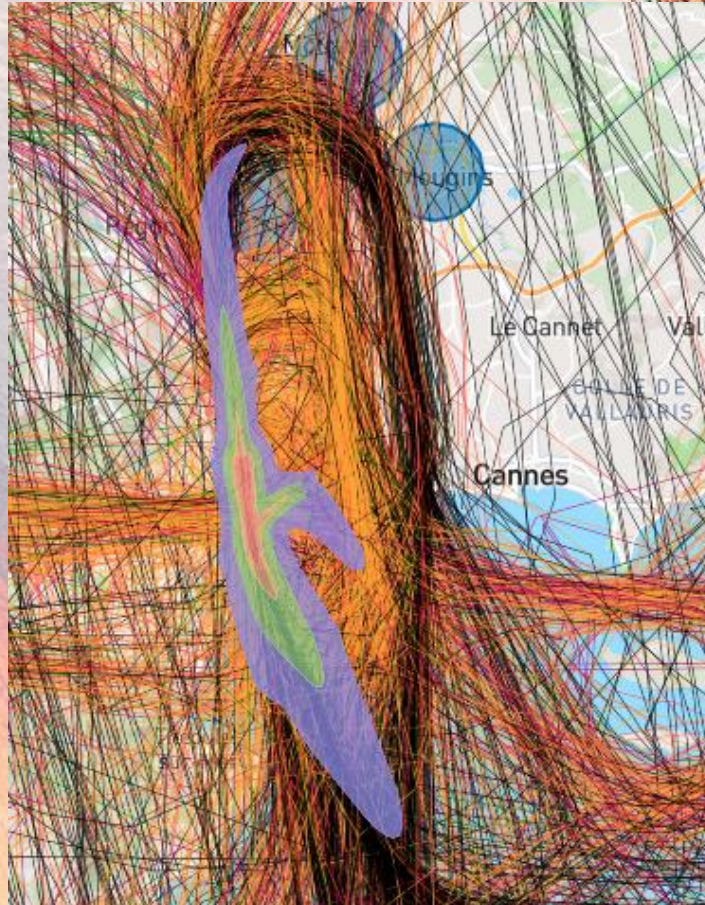
1^{er} juin 2023

CONSTAT : UNE CROISSANCE IRREVERSIBLE DES NUISANCES EN AUGMENTATION CONSTANTE

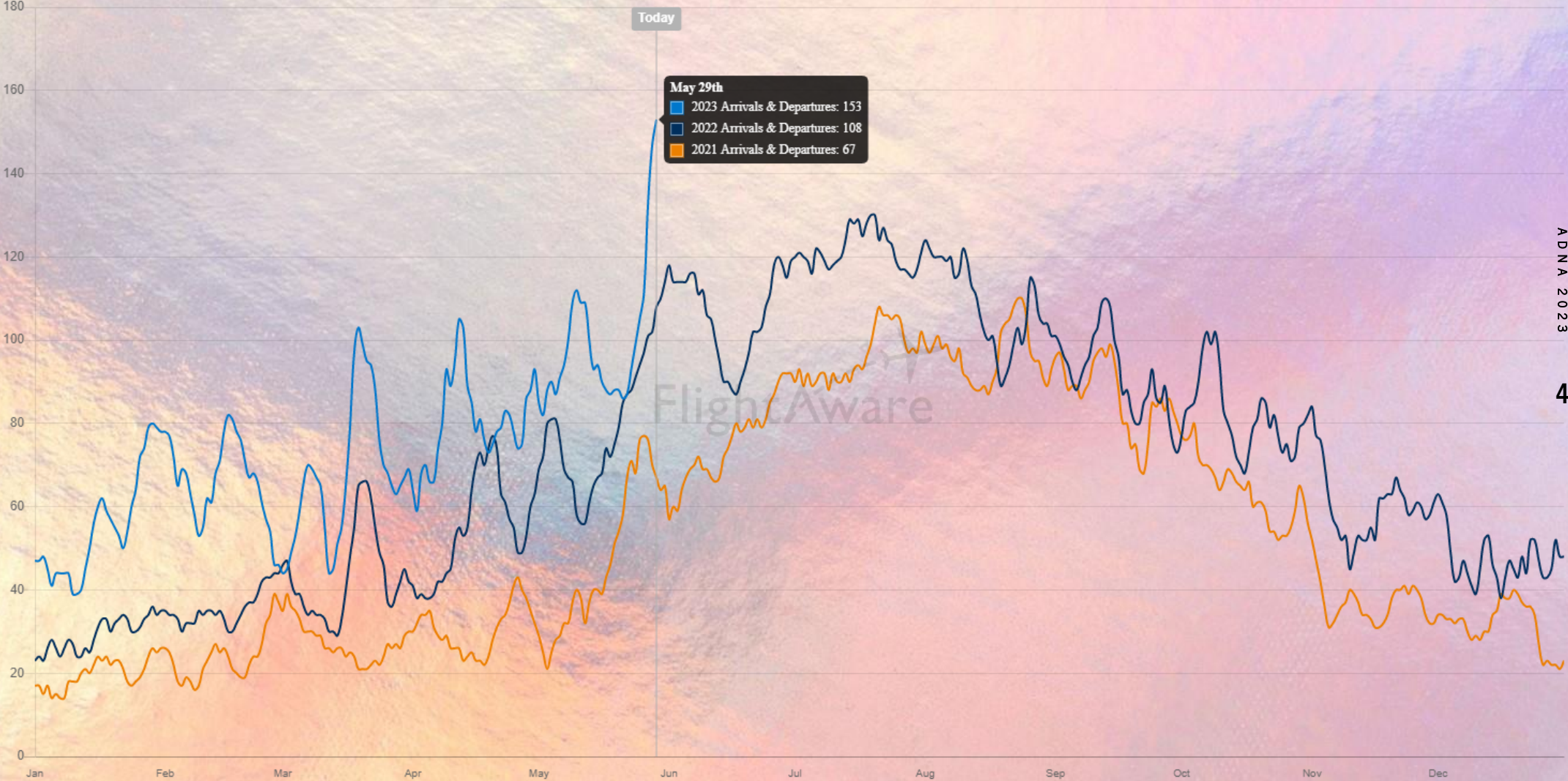
- **Avant 1995 : Accueil limité à 13 tonnes – puis passage à 22T**
- **2002 : Mise en place de la VPT17 (le trombone sur vos têtes) – facilité pour les pilotes et... le contrôle aérien !**
- **2010 : Suppression de limitation de mouvements des jets (fixés à 10 000/an dans la charte précédente)**
- **2015 : Limite de poids poussée à 35 tonnes ! (contre : moins de bruit, et engagement sur trajectoire alternative) mais : les nuisances augmentent !**
- **2019 : Engagement de la DGAC de faire une trajectoire RNP-AR pour décharger la VPT17. Approbation de tous !
Arrêté modificatif « tours de piste »**
- **2020 : le COVID nous fait paradoxalement respirer... étude DGAC de la RNP-AR,**
- **2021 : étude d'impact (on divise par 3 les personnes survolées) mais opposition de la CAPG à la RNP-AR car nouveaux foyers survolés... Contre : étude complémentaire pour augmenter les atterrissages par la mer et l'amélioration de la RNP-AR; Arrêté modificatif tours de piste**
- **2022 - 2023 : reprise en force du trafic, Etude CGX présentée; Nos élus de la CAPG se focalisent sur les atterrissages mer, en éludant la possibilité d'une trajectoire alternative**

LE TRAFIC

- pour avril 2023 :
PEB à l'échelle



LE TRAFIC



OUTILS ADNA DE SURVEILLANCE DU TRAFIC POUR QUEL CONTRÔLE ?

- Respect des altitudes sur la VPT17 (arrivées IFR)
- Respect de l'arrêté 2022 pour la petite aviation
- Incursions dans les zones interdites (ronds bleus)
- Mesure des nuisances bruit
- Mesures de pollution

COLLABORATION: ADNA-DIFFERENTES ENTITES

- **FlightAware** traite les signaux envoyés par des récepteurs positionnés dans le monde entier, dont ceux de l'ADNA, et restitue les trajectoires de avions.
- **Alliance Associative** (Collectif de 40 associations adhérant à l'UFCNA) récupère les trajectoires renvoyées par FlightAware et les enrichit avec :
 - ✓ Les conditions météo du vol (Utile pour l'analyse des atterrissages mer)
 - ✓ Le cadastre de la région observée (Utile pour voir les bâtiments survolés et évaluer le nombre d'habitants survolés)
 - ✓ La typologie des aéronefs
- **EANS** (European Aircraft Noise Services), association qui traite les données de capteurs de bruit aéronautiques en Europe
- **L'ADNA**, qui s'équipe de capteurs et traite toute ces données :
 - ✓ 2020 : Capteurs de bruits aéronautiques, placés sous la trajectoire VPT17 et celle de la petite aviation.
 - ✓ 2021 : Automatisation des traitements, ce qui permet d'avoir des statistiques sûres et se rendre compte de la réalité des nuisances et des infractions...
 - ✓ 2022 : Capteur de pollution sous la VPT, pour mesurer la réalité des dépôts polluants au sol.

RESPECT DES ALTITUDES SUR LA VPT17

- **Altitude réglementée sur le point « Pibon » (Mougins):**

- **2000 pieds (mer)**
- **Pénalisé si inférieur à 1600 pieds**

Date	Provenance	Arrivee	Altitude Mer (en pieds)	Basse altitude	Distance (en m)	Matricule
2023-05-19 17:56:59	LSZH	LFMD	1 486	Pénalisé	396	JSY2T
2023-05-19 16:03:59		LFMD	1 784	Basse	415	N425NC
2023-05-19 14:53:13	LSGG	LFMD	1 214	Pénalisé	39	NJE020B
2023-05-14 12:11:06	LFTH	LFMD	1 630	Basse	551	LXPCD
2023-05-12 18:31:10	EGHI	LFMD	1 332	Pénalisé	522	MODUS
2023-05-12 16:40:24	LFSB	LFMD	1 502	Pénalisé	139	NJE9YU
2023-05-12 14:51:07	LFPB	LFMD	1 630	Basse	395	NJE8TG
2023-05-07 17:34:04	EHEH	LFMD	1 742	Basse	314	XRO1245
2023-05-07 11:35:26	LFTH	LFMD	1 568	Pénalisé	694	VJT426
2023-05-06 10:39:57	ELLX	LFMD	1 466	Pénalisé	152	LXSKY
2023-05-05 15:03:09	LEMD	LFMD	1 696	Basse	31	DCAWK
2023-05-11 10:42:57		LFMD	1 476	Pénalisé	473	FHCAN
2023-05-05 11:14:54		LFMD	1 450	Pénalisé	784	FHCAN

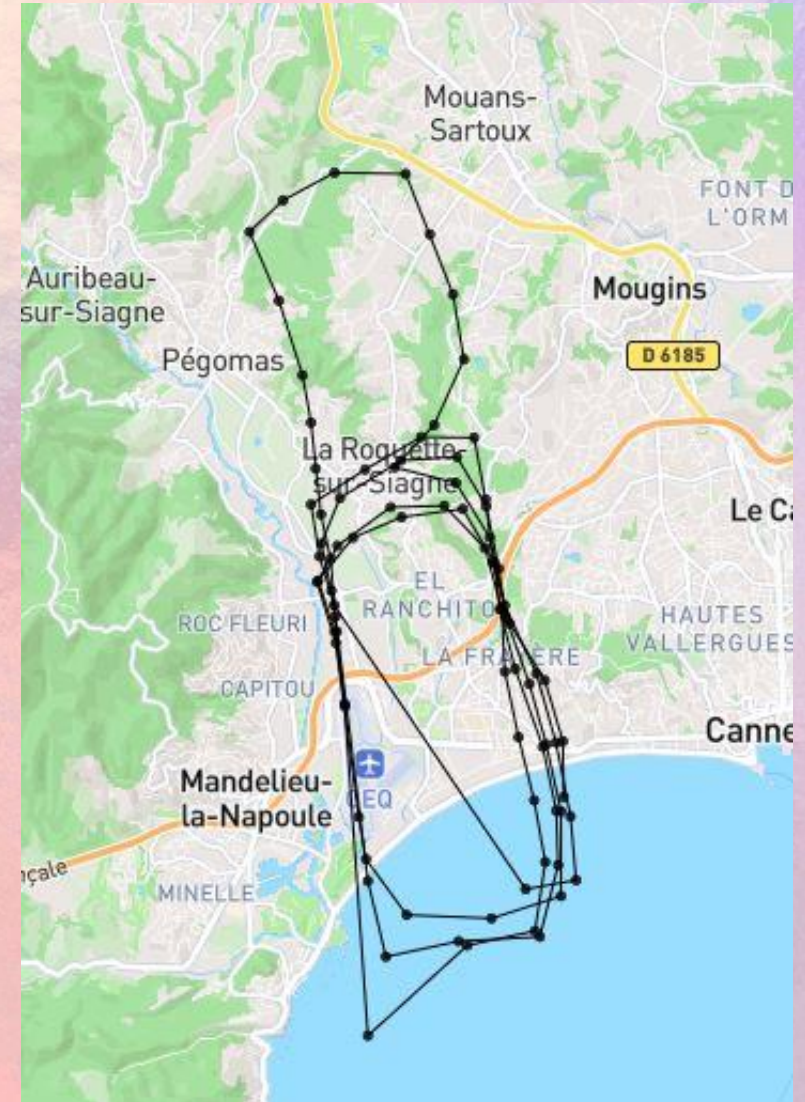
RESPECT DE L'ARRÊTÉ 2022 PETITE AVIATION

- Nombre de tours de piste autorisés selon classement Calipso

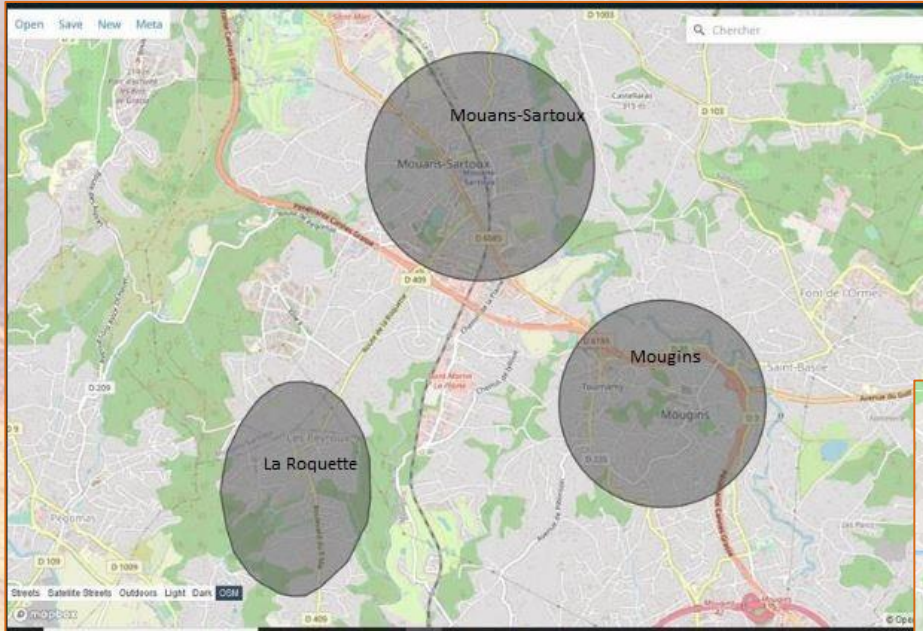
RAPPEL :

Restrictions applicables à compter du 15 juin 2023

	16 septembre-14 juin		15 juin-15 septembre					
			Lundi au samedi		Dimanches et jours fériés		Dimanches et jours fériés créneau 12H/15H	
	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA	TDP	TDP BA
Basés Classés A, B CALIPSO	5 max	3 max	5 max	3 max	5 max	3 max	⊘	⊘
Basés Classés C CALIPSO	5 max	3 max	5 max	3 max	⊘	⊘	⊘	⊘
Non Basés et Basés classés D CALIPSO ou non classés	2 max	⊘	2 max	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘



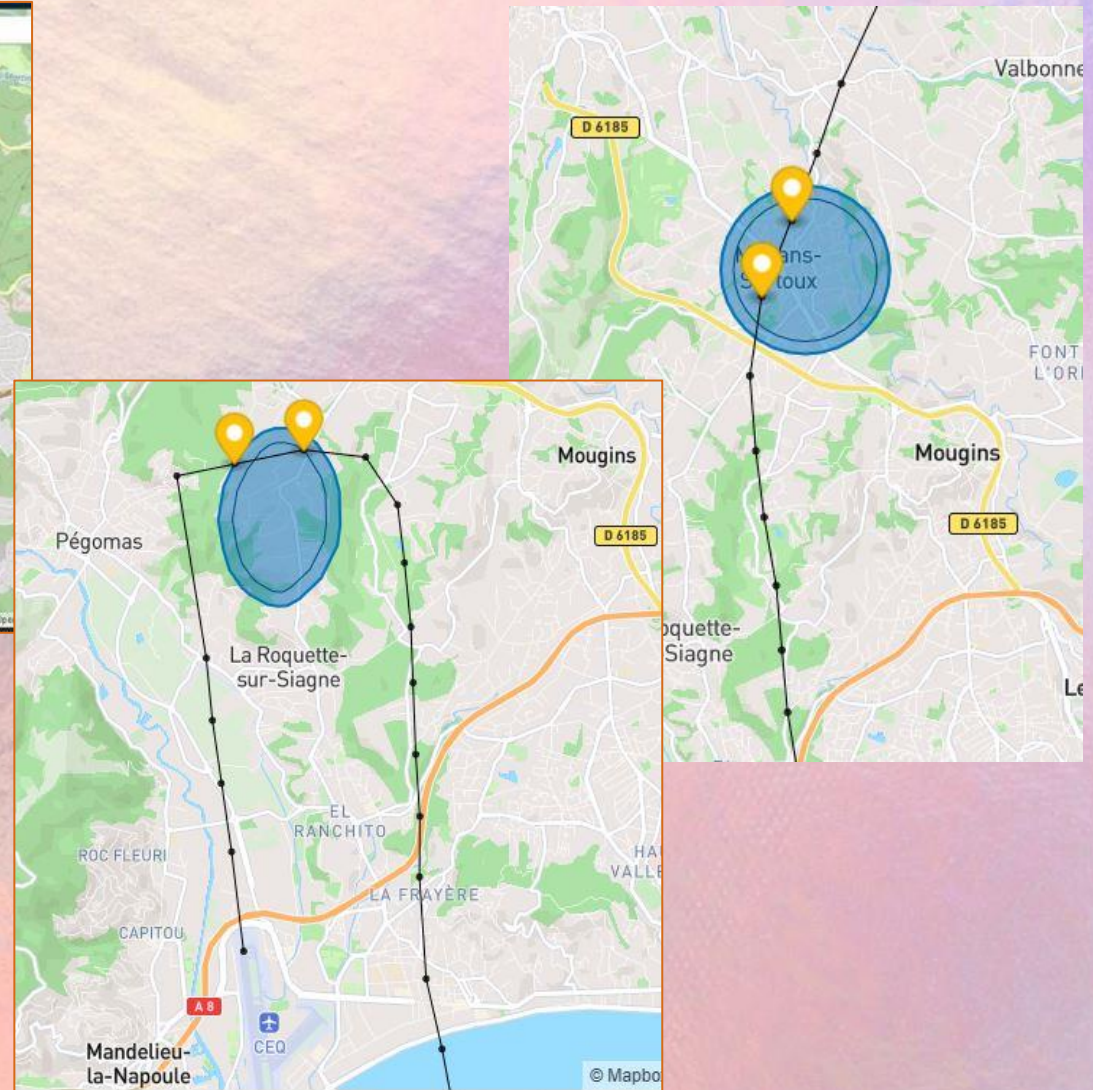
INCURSIONS ZONES INTERDITES (RONDS BLEUS)



Rond Bleu - Mouans-Sartoux (MOUANS), 1-20 mai 2023
Nombre d'incursions IFR: 32 - Nombre d'incursions VFR: 30

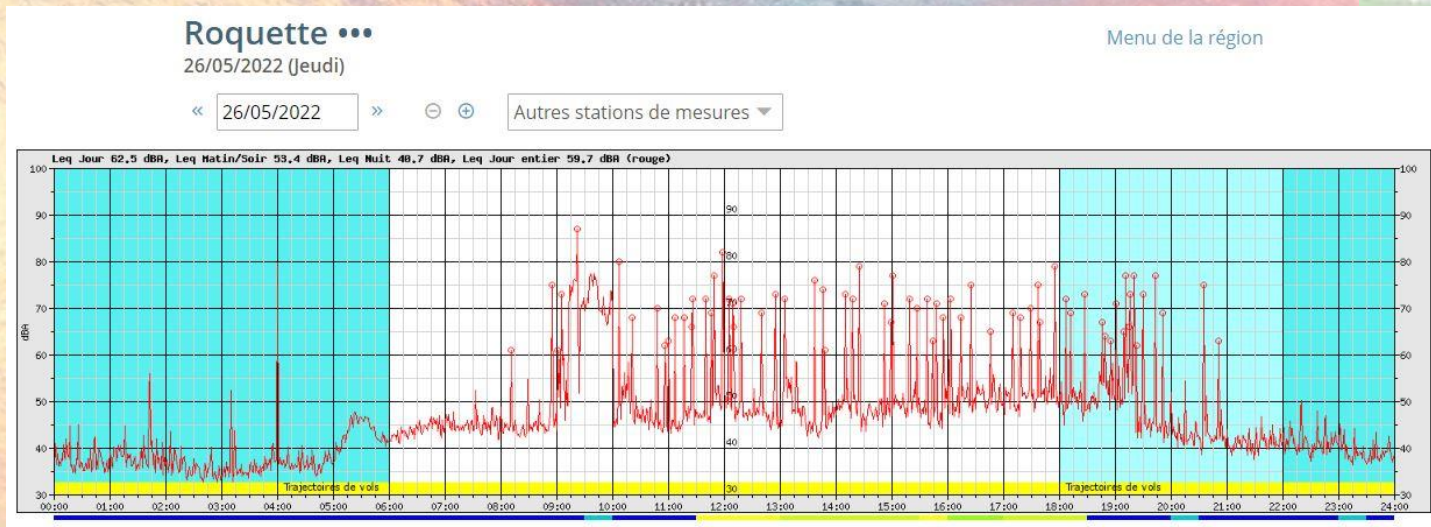
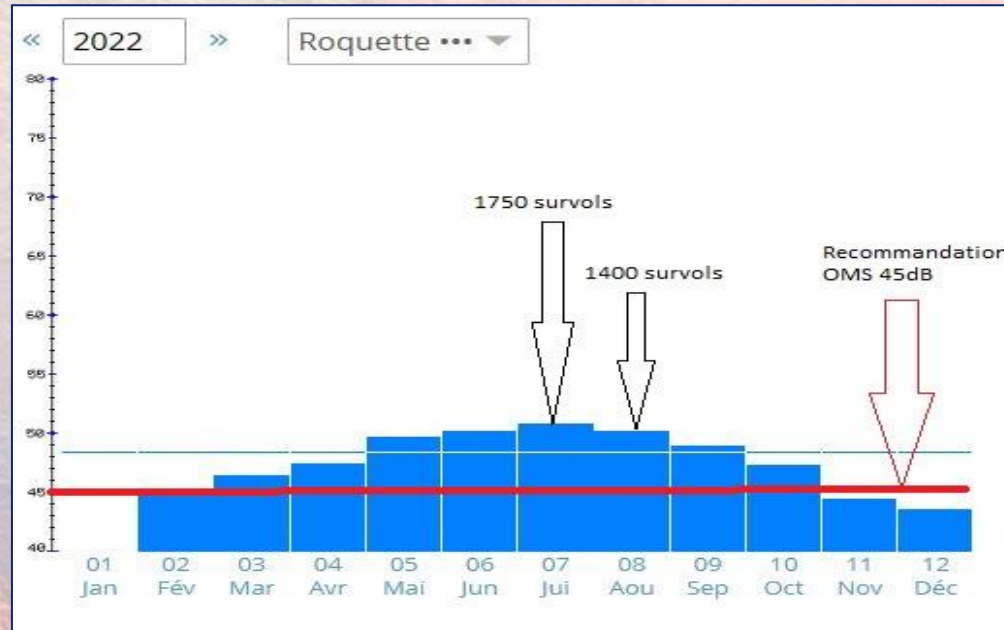
Rond Bleu - Les Peyroux (ROQUETTE), 1-20 mai 2023
Nombre d'incursions IFR: 9 - Nombre d'incursions VFR: 21

Rond Bleu - Tourmany (MOUGINS), 1-20 mai 2023
Nombre d'incursions IFR: 14 - Nombre d'incursions VFR: 6



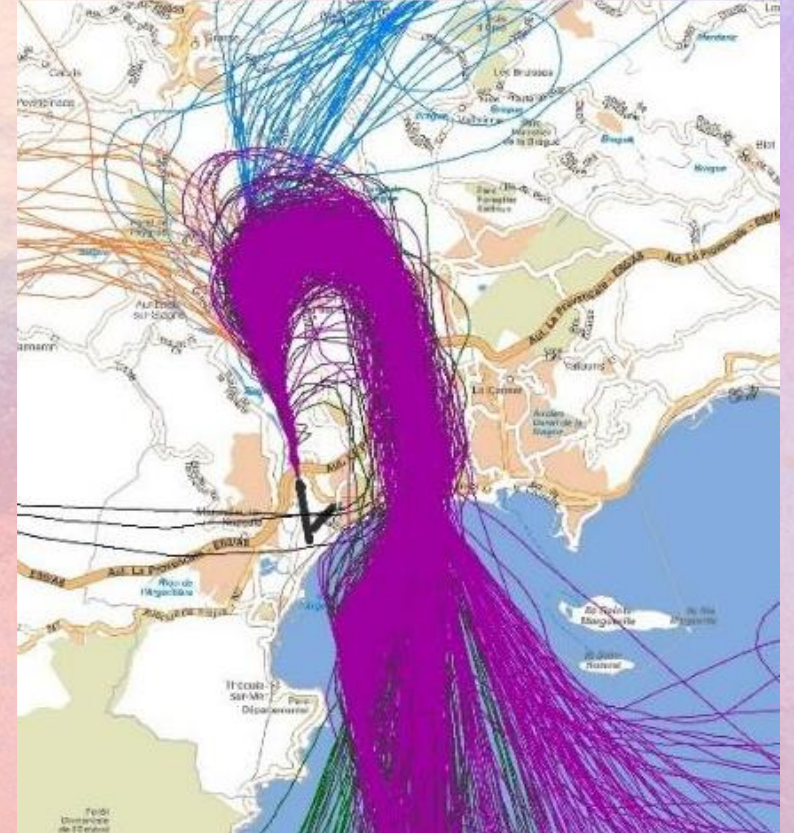
MESURE DES NUISANCES DE BRUIT

- La Roquette: dépassement du seuil recommandé de 45dB par l'OMS



MESURES DE POLLUTION

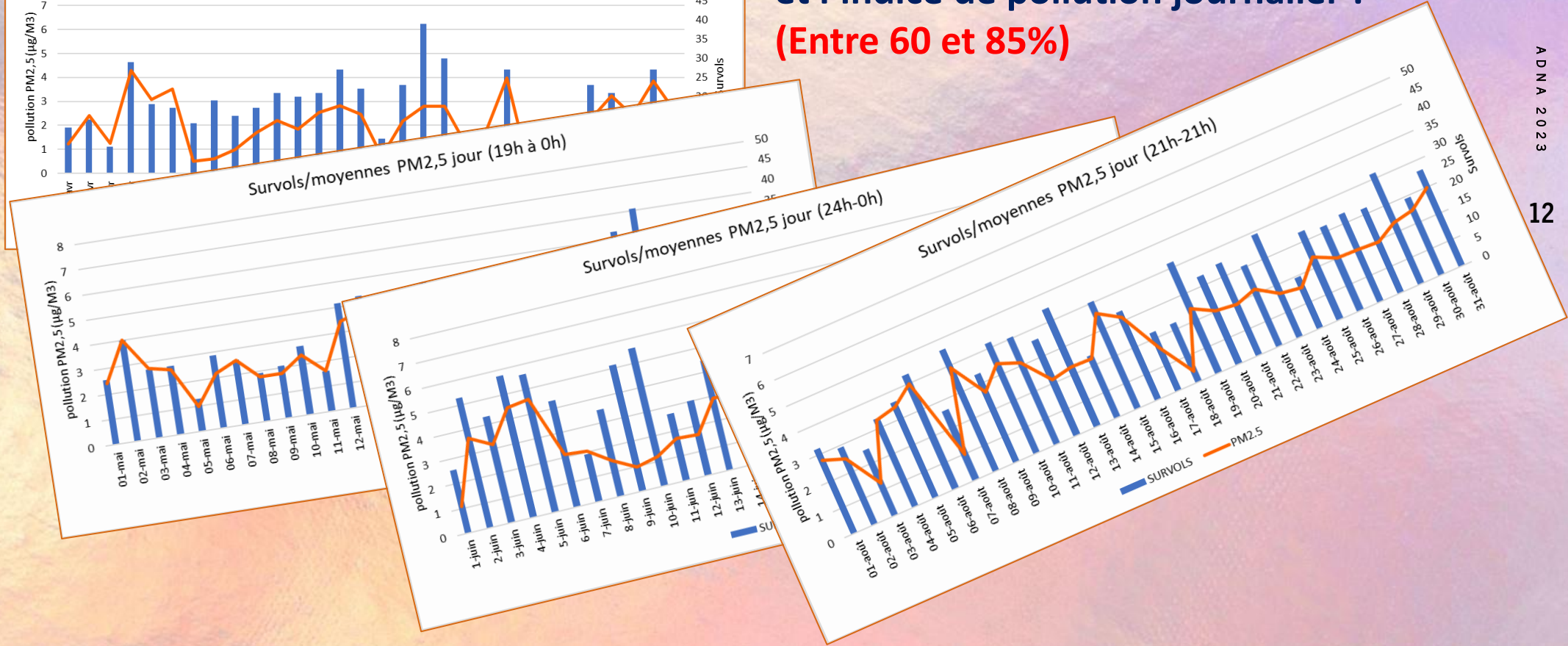
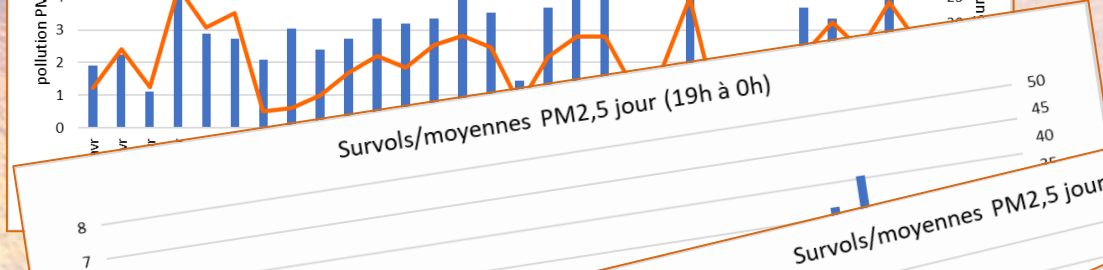
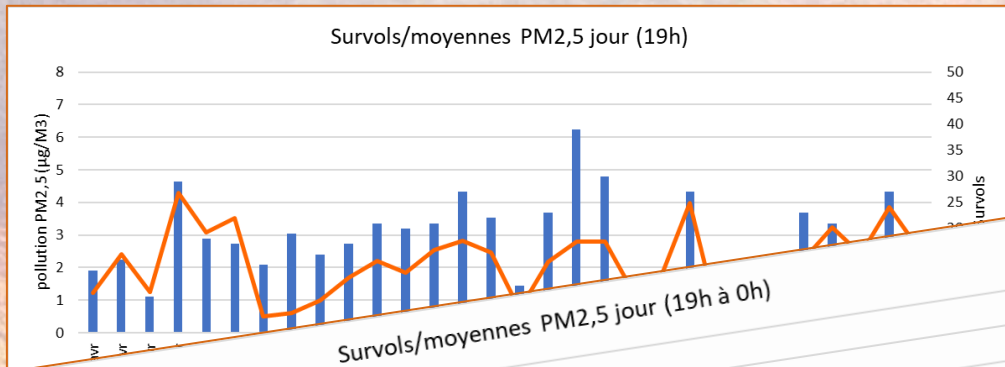
- Mesure (en $\mu\text{g}/\text{M}^3$) des PM 2,5 (Particules de taille inférieure à 2,5 microns),
 - ✓ Retombent lentement aux heures plus fraîches
 - ✓ Se retrouvent au sol à + ou – longue échéance, et **s'additionne jours après jours**
- Concentrations mesurées tous les $\frac{1}{4}$ d'heure 24h/24, 7j/7, et moyennées les heures suivant la baisse des températures,



→ Obtention d'un **Indice de pollution journalier**

RÉSULTATS APRÈS 1 AN DE MESURES :

Corrélation forte entre le nombre de survols et l'indice de pollution journalier !
(Entre 60 et 85%)



2 – ETUDE DE CGX: HISTORIQUE

- **A la demande des élus et des associations** la DGAC accepte en 2018 de lancer une **étude de trajectoire alternative à la VPT, d'approche satellitaire** rendue possible par l'évolution technologique.
- Trajectoire élaborée en 2019, testée en 2020 et une étude d'impact réalisée en 2021
 - ✓ **Résultat : 3 fois moins de population survolée, et risques minimisés.**
 - ✓ **Altitude plus élevée, trajectoire précise et descente "lisse" possible : nuisances bien moins marquées.**
 - ✓ **Mais : population nouvelle survolée, au sud de Grasse, qui manifeste son opposition.**
- **L'étude d'impact est donc remise en cause, lors de la CCE 2021, par Mme TABAROT et M. VIAUD, qui demandent par contre une étude complémentaire à la société CGX, avec pour but :**
 1. **Voir s'il est possible d'améliorer la trajectoire DGAC en proposant d'autres tracés.**
 2. **Etudier ce qu'il faut mettre en œuvre pour augmenter réellement les atterrissages par la mer**

Ce sont les résultats de cette étude et ses conclusions qui nous ont été présentés le 10 février 2023

3 – ANALYSE DE L'ETUDE CGX PAR L'ADNA

- La présentation de CGX a rapidement évacué la première partie de l'étude concernant les trajectoires NO possibles, pour se concentrer uniquement sur les arrivées par la mer.
- C'est donc un important chantier de mise en œuvre de cette solution, **jugée comme étant la seule possible par nos élus**, qui devrait commencer avec une première réunion entre les différents acteurs (Etat, DSAC, SNA, aéroport, collectivités...) à la fin du mois seulement...
- **Cependant, l'ADNA déplore la mise à l'écart du premier point de l'étude qui est complémentaire au second, et qui, si on y regarde de plus près, est en fait très prometteur !**

ATTERRISSAGES MER: HYPOTHÈSE CGX

- **Hypothèse CGX: "rendre prioritaire les arrivées par la mer en piste 35 sur l'activité VFR (transits et entraînements piste)"**
- **(Conduit à faire abstraction d'environ 45% du trafic existant !)**

- **Analyse ADNA : dans les mêmes conditions de trafic que celles définies par l'étude CGX**

ATTERRISSAGES MER: PRINCIPE D'ANALYSE ADNA

- Si un avion d'un modèle donné
sait atterrir par la mer dans certaines conditions de vent (direction + force)
- Alors tous les avions de même modèle
peuvent atterrir par la mer dans des conditions de vent identiques ou plus favorables (même direction et force au plus égale à celle ayant permis l'atterrissage)

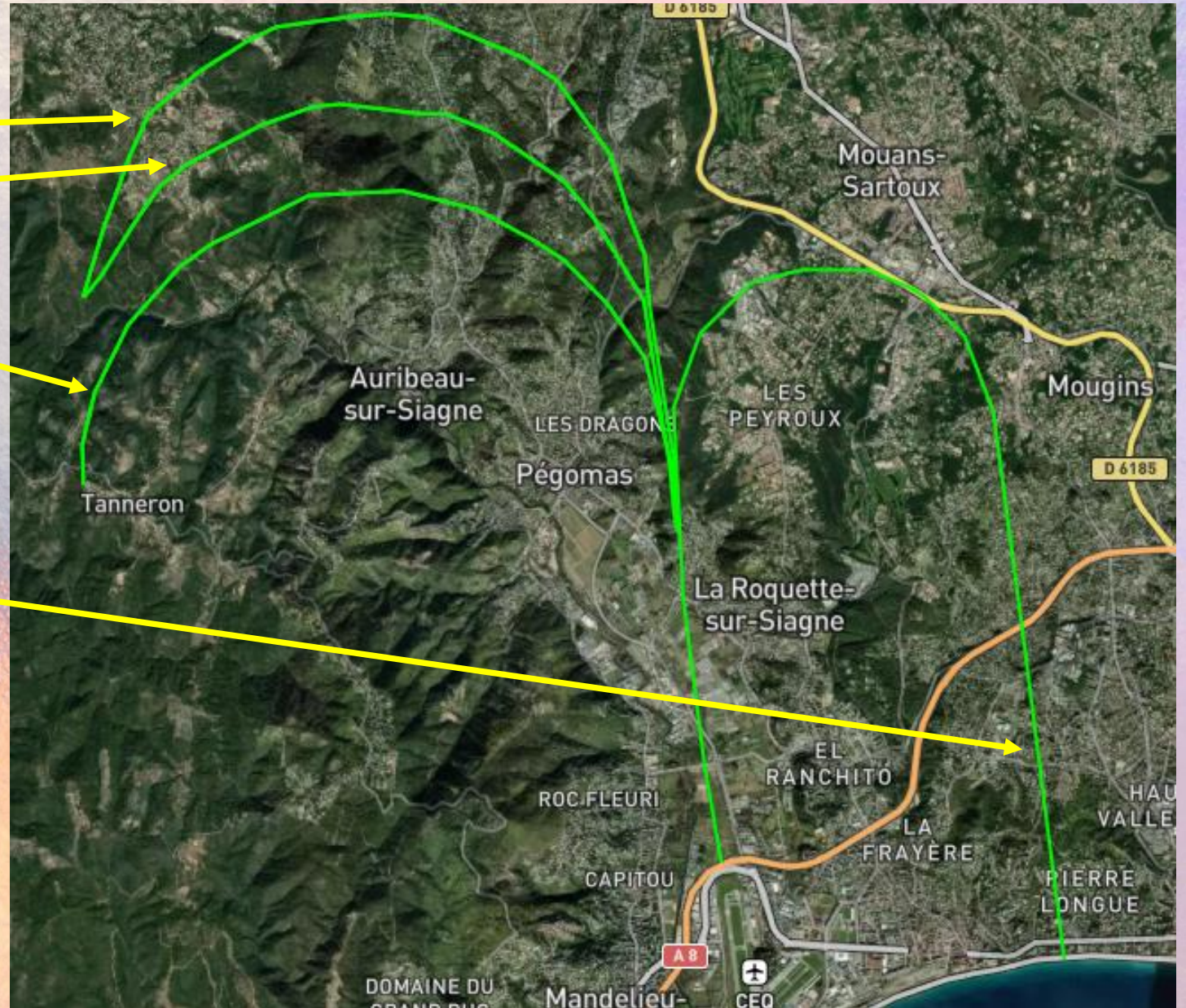
ATTERRISSAGES MER: ANALYSE ET RÉSULTATS ADNA

- Construction d'un référentiel des atterrissages mer observés depuis 2022 selon:
 - Le modèle d'avion
 - La direction et force du vent
- Analyse des atterrissages VPT de mars 2023 et juillet 2022
- **Résultat sans appel : plus de 60% des atterrissages VPT auraient pu se faire par la mer, c'est à dire:**
 - 286 atterrissages VPT plutôt que 856 en juillet 2022
 - 77 atterrissages VPT plutôt que 230 en mars 2023

ETUDE CGX: VISUEL ADNA DES BÂTIMENTS SURVOLÉS

- RNP-AR DGAC
- RNP-AR 17A
- RNP-AR 17B
- (RNP-AR 17C)
- (RNP-AR 17D)
- VPT 17

Chiffrage des bâtiments survolés : en cours par l'ADNA



ETUDE CGX: COMPARAISON ENTRE LES 4 TRAJECTOIRES PROPOSÉES

- Le cahier des charges de cette étude n'a pas prévu de comparaison des trajectoires, ni étude d'impact.

Pas de comparaison entre :

- les populations survolées
 - les consommations de carburant
 - les émissions de CO2
 - les émissions de Nox
- Impossible de tirer la moindre conclusion d'une comparaison inexistante !
- => *Cette comparaison devra impérativement être effectuée pour juger...***

CONCLUSION SUR L'ETUDE DE CGX

Une étude traitée avec sérieux par CGX qui a répondu à la commande qui lui a été faite, mais...

➤ Trajectoires alternatives :

- ✓ **Vidées de leur sens** par un cahier des charges biaisé, qui exclut la comparaison entre trajectoires ou une étude d'impact, ou le moindre chiffrage « avantages/inconvénients »

➤ Atterrissages par la mer :

- ✓ Valorisation forte des atterrissages mer, mais **sans prise en compte de 45% des mouvements** existants (petite aviation), et donc de l'opposition de ces usagers...

PERSPECTIVES

L'étude de CGX redonne cependant espoir : des solutions existent...

➤ **Trajectoires alternatives :**

Mais la comparaison entre trajectoires, comme l'étude d'impact, reste à faire.

Pour l'ADNA, possibilité de réaliser une simulation de l'étude d'impact à partir des cartes du cadastre, et comparaison avec l'étude DGAC...

➤ **Atterrissage par la mer :**

Si la volonté politique existe, les difficultés de mise en place sont réelles...

Pour l'ADNA, possibilité d'affiner les résultats obtenus en prenant en compte le trafic dans l'analyse de chaque atterrissage mer possible...

4 – ETUDE DE CAS : LE SCANDALE DES VOLS COURTS

- **Vols entre Nice et Cannes en 2022 :**
307 vols entre Cannes et Nice sans compter les hélicoptères ni les aéroclubs.
- **Ce sont pour la plupart :**
des vols taxis qui ne passent que peu de temps à Cannes (de 1 à quelques heures).

Répartis sur l'année de la façon suivante :

Nice-Cannes	Terre	Mer	Total
Arrivées	154	25	179
Départs	2	126	128
Total			307

Mois	nb vols	%
Décembre	3	0,98%
Novembre	13	4,23%
Octobre	27	8,79%
Septembre	55	17,92%
Août	50	16,29%
Juillet	56	18,24%
Juin	28	9,12%
Mai	33	10,75%
Avril	24	7,82%
Mars	18	5,86%
Total	307	

5 – INCIDENCE DU TONNAGE SUR LES NUISANCES ACOUSTIQUES

Comparaison de 33 jets (> 22t et < 22t) survolant Mouans-Sartoux et 37 jets sur la Roquette :

Procédure :

- 1. Récupération des vols des jets >22t et <22t détectés sur les stations bruit de Mouans-Sartoux et de la Roquette, de mars 2022 à janvier 2023
- 2. Filtrage des vols sur la vitesse du vent (vitesses 0, 1, 2, 3 retenues).
- 3. Mise en correspondance des vols >22t et <22t détectés à même distance de la station bruit.
- 4. Pour chaque vol, récupération du niveau sonore relevé par EANS, et comparaison...

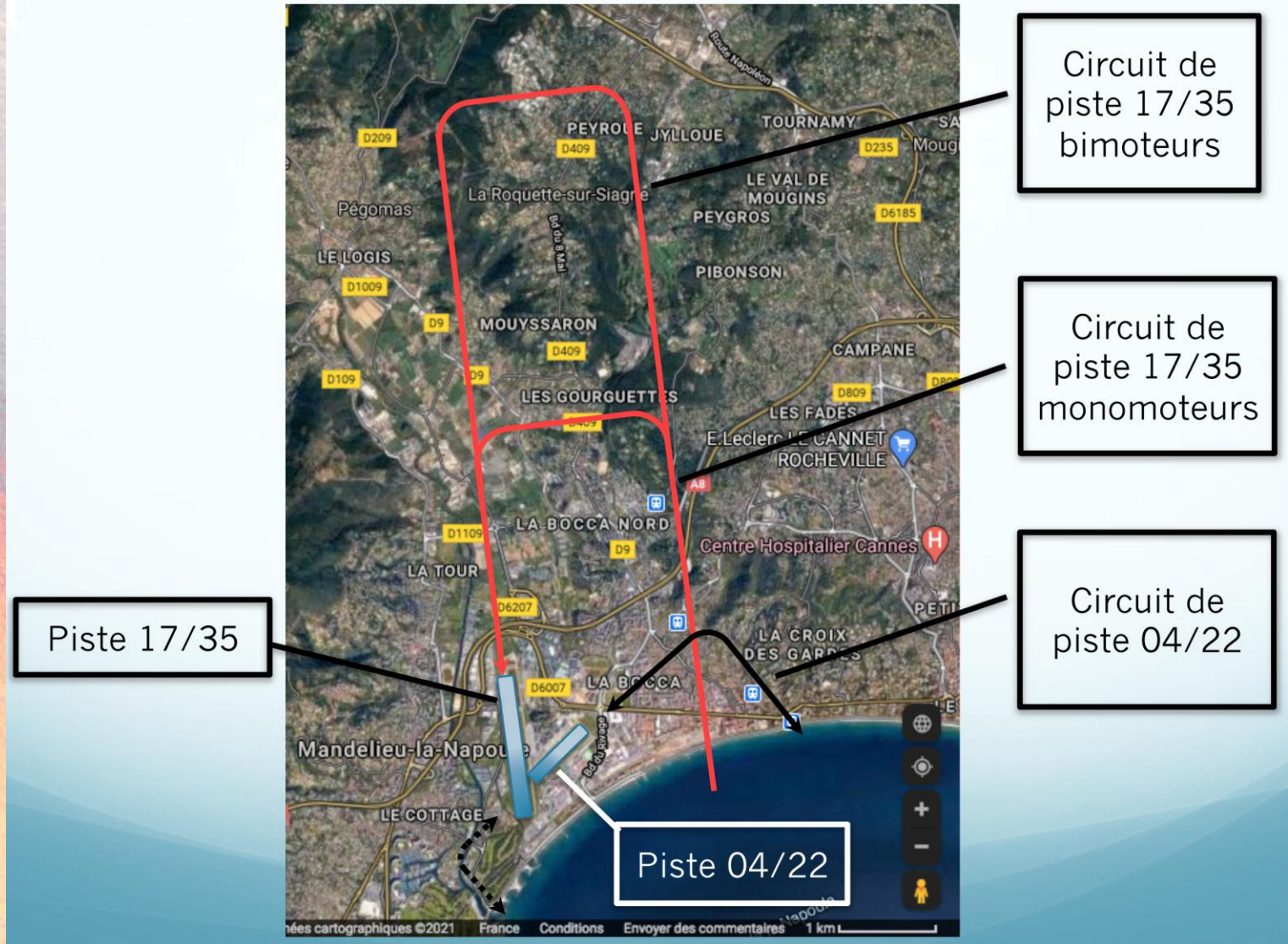
Conclusion :

- L'affirmation selon laquelle les jets entre 22 et 35t sont plus silencieux que ceux inférieurs à 22t, est fausse.
- Ils sont plutôt **un peu plus bruyants**, même si la différence est faible : entre **0,5 et 3 db** de plus !

6 – CANNES LA BOCCA : ACTIONS DU SID

Un terrain de jeu dangereux...

Circuits de pistes Aéroport Cannes Mandelieu (ACM)

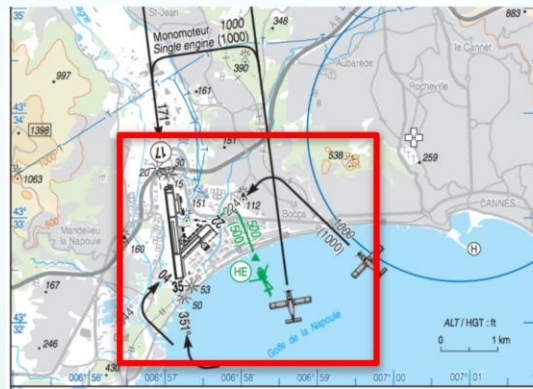


ET DES NUISANCES QUOTIDIENNES

- ✓ Hélicoptères
- ✓ Aéroclubs
- ✓ Aviation légère
- ✓ ...

→ La référence à la **piste 04/22**, associée à la notion **Tour de Piste basse hauteur**, a conduit à son **utilisation régulière par l'aviation légère** pour des mouvements de décollage, atterrissage et Tour de Piste à basse hauteur

→ **Survols** de Cannes La Bocca Centre (mono et bimoteurs) à des **altitudes exagérément basses** lors des phases de décollage, atterrissage, Tour de Piste dont survols: EHPAD, collèges, place du marché, lycée, Stade, Eglise et bord de mer.



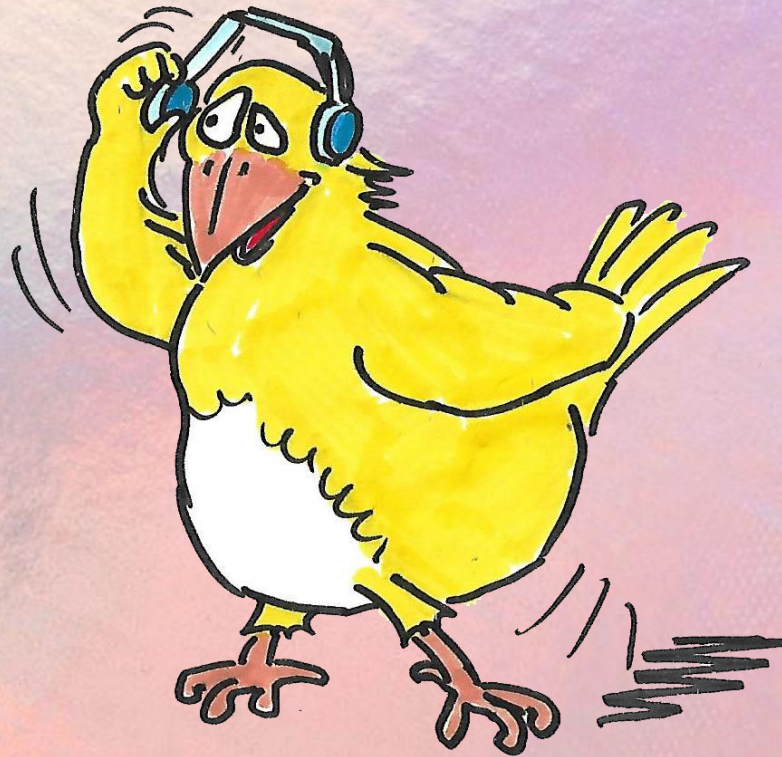
Interdiction pour les avions légers d'atterrir en piste 04 afin d'éviter le survol de Mandelieu (cf revue de l'aéroport "Latitude" hors série de Mars 2018)



CONSEQUENCES

- En 2023 on ne peut que constater que les engagements 2015 ne sont pas tenus (moins de bruit, et engagement sur une trajectoire alternative)
- DONC :
 - ✓ l'ADNA **remet en cause l'accord sur les 35 tonnes**, et demandera le retour à la limitation de poids précédente (22T), **les contreparties n'étant pas tenues**.
- En parallèle,
 - ✓ l'ADNA demandera officiellement **une étude d'impact** sur les trajectoires présentées par CGX, qui représentent en fait une réelle amélioration de la trajectoire alternative DGAC de 2020.
 - ✓ Elle demandera également **l'instauration de créneaux horaires d'interdiction** pour les jets

VOS QUESTIONS...



MERCI DE VOTRE PARTICIPATION !

Et pour clore cette réunion, nous vous
proposons de partager un verre de l'amitié...

