

J-P GUINVARCH  
Le 5 sept. 2013

Aéroport Cannes-Mandelieu  
NUISANCES ÉTÉ 2013

### **AOUT 2013 : L'HEURE DE LA VÉRITÉ ET DU BILAN A SONNÉ**

- Depuis 1995, (18 ans déjà) beaucoup de moyens techniques ont été mis en œuvre, et les sommes dépensées pour les acquérir sont élevées.
- Les exigences de l'ADNA et des autres associations visant à mieux respecter les riverains sont connues de tous les intervenants.
- Les propositions d'amélioration des circuits d'approche sont intégrées dans les réflexions de la DGAC.
- Les nouvelles équipes SAACA et DGAC sont maintenant en place avec des cadres plus jeunes et plus réceptifs aux attentes des riverains.
- L'aéroport est classé catégorie B (jets et IFR). En clair, tous les pilotes qui utilisent cette plateforme sont informés des précautions à prendre au travers d'un nouveau briefing qui explicite clairement les précautions environnementales spécifiques à cette plateforme.
- Un décret hélicoptère est également rentré en vigueur et préconise d'utiliser au maximum l'espace marin.

Et pourtant, malgré tous ces points positifs, les habitants survolés du collinaire de Pégomas et La Roquette sur Siagne restent largement déçus du « bruit encaissé » en Juillet et Aout 2013.

A l'heure du « développement durable », il faut absolument et définitivement progresser en matière de bruit.

L'ADNA sait que des marges de gros progrès existent en la matière, mais cela passe par une communication forte vers les pilotes, en priorité vers les habitués à l'usage intensif de cette plateforme.

Il faut pérenniser l'outil, mais dans une situation apaisée avec les riverains. Toutes les tentatives de passage en force sont vouées à l'échec.

Heureusement les principaux intervenants, tels ADNA, ACA, DGAC, élus, beaucoup de pilotes, l'ont déjà bien compris ; il reste certains pilotes, un peu toujours les mêmes à convaincre... mais vite.

Pour aboutir rapidement, face au constat de l'été 2013, il faut absolument traiter les points suivants :

- 1) Accélérer l'évitement du collinaire : quartiers du Plan Sarrain à Mouans Sartoux, des Mitres à Pégomas, et des Roques à La Roquette (Affaire du survol du chapiteau bleu avec virage élargi). Mise en œuvre par tous de la baïonnette ; certains trop peu nombreux le font bien ; cela prouve quand même que le message est écouté par certains. (Voir Annexe ; A1.)
- 2) Plan de communication viril avec les pilotes récalcitrants, ce n'est pas anti-commercial de faire une remarque à quelqu'un si celle ci est justifiée. Avertissement aux basés, en faisant le pari de l'intelligence. Etre plus sévère avec ceux qui se permettent de récidiver. Etre indulgent avec ceux qui découvrent la plateforme, et pour qui, une marge d'erreur peut se comprendre. Ce plan de communication est l'aboutissement concret de l'usage de l'outil de poursuite des trajectoires. En effet cette poursuite des trajectoires a déjà largement contribué à nourrir les tableaux de statistiques... mais il ne faut pas s'arrêter là, sinon l'investissement consenti débouche sur peu de choses par rapport à ce qu'il devrait produire. (Voir Annexe ; A2-3.)
- 3) Prévoir la mise en place d'une procédure d'avertissement avec riposte graduée. (Voir Annexe ; A2-3.)
- 4) Consolider les études sur l'arrivée par l'Ouest. Plus Cannes-Mandelieu dispose d'arrivées diversifiées et bien conçues, plus la plateforme consolidera son avenir. (Voir Annexe ; A4.) Voire lancer une étude globale sur toutes les nouvelles trajectoires d'approches.

En conclusion, malgré cette période d'été qui a vu un trafic important survoler nos villages, l'ADNA a confiance dans les nouveaux venus à la tête de la SAACA, (M. Dominique Thillaud) et de la DGAC (M. Guivar'ch).

Alors travaillons ensemble pour un avenir plus serein.

Le Président JP GUINVARCH

## Annexe

### A1) trajectoire VPT RWY 17 / briefing :

Le vécu récent montre que l'amélioration du « briefing pilote V4 » ne porte pas ses fruits. En effet les points essentiels agréés « hélistation » et « chapiteau bleu » sont maintenant intégrés, mais l'ambiguïté du texte est trop importante pour une compréhension par le lecteur non averti, et peut souvent conduire à l'inverse de l'effet recherché soit : éviter le collinaire, puis Les Roques.

Il est donc devenu impératif de :

- soit être explicite sur le survol fly-over de ces deux points
- soit mettre en œuvre un plan de communication préventif très actif vers les pilotes (solution lourde, longue et coûteuse, dont les résultats ne pourraient qu'être partiels)

Un schéma et texte bien faits étant beaucoup plus efficaces que de longs discours, il apparaît à ADNA et ACA nécessaire que la DGAC Sud-Est et le SNA réétudient l'amélioration du briefing.

### A2-3) actions vis-à-vis des pilotes et compagnies :

Les habitudes en cours (boucles ACA-DGAC) conduisent à limiter les actions à un niveau de l'ordre du 1 % des problèmes enregistrés. Là aussi une marge de manœuvre / autonomie d'ACA par rapport à DGAC doit exister.

L'avis DGAC ne devrait être nécessaire que pour les cas difficiles, ou litigieux. Pour les multi récurrences, une telle boucle paraît aussi inutile.

Mise en place d'un système efficace et exhaustif de mesure des non-conformités :

- identification de la non-conformité (appareil, trajectoire ou bruit, date, heure) suivant les critères établis (dont le respect des ronds bleus)
- actions faites auprès de l'équipage ou compagnie
- retour, et leçons tirées
- tenue à jour & archivage des éléments, et présentation en réunions de bilans mensuelles.

### A4) Arrivées diversifiées

Nous sommes tous d'accord sur le besoin de déconcentrer le trafic des arrivées ; nous savons aussi que même avec les améliorations vitales ci-dessus, la VPT RWY 17 restera une manœuvre compliquée, longue, antinaturelle, et difficile à mettre en œuvre par les pilotes.

Les axes d'amélioration en cours, à accélérer et renforcer sont :

- VPT RWY 17 : ajout d'un point GPS obligatoire à survoler (Fly-over) sur le tracé actuel de la VPT RWY 17, au droit du rond point de la pénétrante ( en cours DGAC, pour intégration à la carte VAC, en principe 4<sup>ème</sup> trimestre 2013)
- Renforcer les possibilités d'atterrissage par la mer, afin d'améliorer davantage les progrès récents
- Mise en place d'une arrivée en 17 directe par l'ouest, avec désaxement de l'arrivée de 6° par rapport à l'axe de piste.