



SOUS-PREFET DE GRASSE

**Commission Consultative de l'Environnement
de l'Aéroport Cannes-Mandelieu**

Le Président

le 26 juin 2017

<p align="center">COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT de l'AEROPORT CANNES-MANDELIEU du vendredi 23 juin 2017 à 9 h</p>
--

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Monsieur Philippe CASTANET, Sous-Préfet de Grasse, le vendredi 23 juin 2017 à 9 h en salle Saint-Exupéry sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

Les Membres de la Commission Consultative de l'Environnement participant à cette réunion étaient les suivants :

1. Au titre des professions aéronautiques

« Représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome »

LES CONTROLEURS de la CIRCULATION AERIENNE

Titulaire : M. Patrick JOURDAN
Suppléant : M. Dominique SIMON (excusé)

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

ASSOCIATION AEROPORT CANNES-MANDELIEU PARTENAIRES

Titulaire : M. Jean-Louis JULIAN (représenté par M. Marc DUMESNY)
Suppléant : M. Alexis GIORDANA (excusé)

AVIATION LEGERE

Titulaire : M. Alain SARRAN, Aéroclub d'Antibes
Suppléant : M. Geoffroy MOREAU (excusé)

AVIATION d'AFFAIRES

Titulaire : M. François CHARRITAT (excusé)
Suppléant : M. Mathieu di COSTANZO

« Représentants de l'exploitant de l'aérodrome »

Titulaire : M. THILLAUD Dominique (excusé)
Suppléant : M. POLLET Thierry

2. Au titre des représentants des collectivités locales

« Représentants du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur »

Titulaire : Mme Françoise BRUNETEAUX (excusée)
Suppléant : M. Richard GALY (représenté par M. Sébastien di GIORGIO)

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Titulaire : M. Henri LEROY (représenté par M. Eric BERTRAND)
Suppléant : M. David LISNARD (excusé)

« Représentants de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) »

Titulaires : Mme Marie POURREYRON
Mme Monique ROBORY-DEVAYE (excusée)

Suppléants : Mme Claire-Anne REIX (excusée)
M. Patrick LAFARGUE

« Représentants de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse »

Titulaire : M. Jacques POUPLLOT
Suppléant : M. Gilbert PIBOU (excusé)

3. Au titre des associations

« Représentant des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement concernées par l'environnement aéroportuaire »

ASSOCIATION de DEFENSE CONTRE les NUISANCES AERIENNES (ADNA)

Titulaire : M. Jean-Claude BOSCHEL
Suppléant : M. Jean-Luc FONDACCI (excusé)

SYNDICAT d'INITIATIVE et de DEFENSE de CANNES LA BOCCA (SID)

Titulaire : Mme Claude TRIAY
Suppléant : M. Laïd BOUZETIT (excusé)

CENTRE PERMANENT D'INITIATIVES pour l'ENVIRONNEMENT ILES de LERINS et PAYS D'AZUR (CPIE)

Titulaire : M. François KOLMER (excusé)
Suppléant : M. Frédéric POYDENOT

GROUPEMENT des ASSOCIATIONS de DEFENSE des SITES et de l'ENVIRONNEMENT de la COTE D'AZUR (GADSECA)

Titulaire : Mme Pierrette VALLICIONI
Suppléant : Mme Anne Marie LEON (excusée)

ASSOCIATION de DEFENSE de L'ENVIRONNEMENT et du CADRE de VIE (ADEC)

Titulaire : M. Roland LYSEE
Suppléant : Mme Marie-Thérèse ALLEMANT (excusée)

Représentant les Administrations et l'ACNUSA

M. Philippe CASTANET Sous-Préfet de Grasse
M. Philippe LEPOUTRE, ACNUSA
M. Philippe LAVIEILLE, DGAC/DSAC SE
M. Alex MERHY, DGAC/DSAC SE
M. Florian ROULLIER, SNA SE
M. Cédric TEDESCO, SNA SE

Participaient également à la 1^{ère} partie de la réunion

Madame Aude RIGAL, Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Mme Marie Thérèse LONGHI, Sous-Préfecture de Grasse
M. Pierre MONARD, ADNA
Mme Claire ROUSSEAU, ACA/ACM
Mme Michèle SMARRITO, ACA/ACM
Mme Isabelle VANDROT, ACA/ANCA
M. François JANIN, ACA/ANCA

Ont rejoint la 2^{ème} partie de la réunion

M. Philippe CARASSOU-MAILLAN, CACPL
M. Didier CARRETERO, Commune du Cannet
M. Albert DAUPHIN, ADNA
M. Jean-Pierre GUINVARCH, ADNA
M. Michel PERICHON, pilote
Mme Monique BOGNI, riverain
M. René BOGNI, riverain
Mme Monique LASNES, riverain

Monsieur Philippe CASTANET, Sous-Préfet de Grasse, ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

Il précise que cette commission se tiendra en deux parties : la 1^{ère} plus statutaire et formelle avec seulement les membres titulaires accompagnés de leur suppléant ou d'un expert, et la 2^{ème} permettant à des personnes non titulaires d'y participer. Cette organisation permettra un dialogue plus approfondi sur certains sujets techniques sans alourdir le fonctionnement de l'instance.

Comme il est d'usage, M. le Sous-Préfet demande l'approbation du compte - rendu de la précédente Commission Consultative de l'Environnement qui s'est tenue le 29 septembre 2016.

L'ensemble des membres de la Commission Consultative de l'Environnement donnant leur accord à l'unanimité, le compte rendu est approuvé.

M. le Sous-Préfet remercie la présence de M. Philippe LEPOUTRE, Responsable du Pôle Bruit de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) .

M. le Sous-Préfet demande si un membre a des propos liminaires à exposer avant le début de la séance.

M. Jean-Claude BOSCHEL suggère que le compte - rendu de la commission soit établi par un organisme indépendant, ou bien fait en séance, ou encore de donner son avis avant diffusion aux présents et représentés.

M. le Sous-Préfet lui répond qu'il relit les projets de compte – rendu avec soin et qu'il a seul autorité et responsabilité de sa validation.

M. Pierre MONARD, membre de l' Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADNA) , lit la déclaration préalable de l'ADNA.

M. le Sous-Préfet demande à ce que ce texte, qui reflète l'état d'esprit évoqué en début de séance, soit annexé au présent compte - rendu mais pas la motion de l'ADNA , accessible sur son site Internet.

Il explique le changement un peu tardif de l'ordre du jour, qu'il a voulu plus précis et donne la parole à Aéroports de la Côte d'Azur pour débiter la 1^{ère} partie avec le bilan des engagements pris en avril 2015.

I. PREMIERE PARTIE

1. AVANCEMENT DES ACTIONS DE LA CHARTE D'ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT

Mme Claire ROUSSEAU, Chargée d'Etudes Environnement et Relations Riverains, rappelle les objectifs recherchés par la mise en place de cette Charte :

1. Maîtriser voire réduire les nuisances sonores.
2. Accueillir des aéronefs plus performants et moins bruyants.
3. Faire évoluer la limitation de tonnage qui ne remplit plus son rôle de maîtrise des nuisances sonores.
4. Contribuer, par un trafic à haute valeur ajoutée, à la relance de l'attractivité du territoire à la création d'emplois notamment pour les jeunes. Rendre possible les déplacements professionnels sur la journée.
5. Maintenir un dialogue de qualité et des relations apaisées avec les riverains, associations et élus des collectivités.

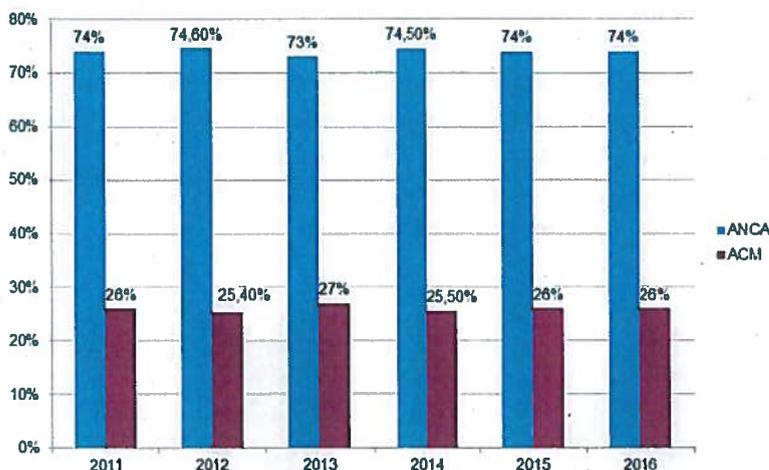
Engagement n°1 : poursuivre les engagements, les actions et les restrictions pris dans le cadre des précédentes chartes.

Elle présente l'état d'avancement des différentes actions du 1^{er} engagement de la Charte qui est de poursuivre les engagements, les actions et les restrictions pris dans le cadre des précédentes chartes. Tous les points sont détaillés en annexe de ce compte-rendu. Les points qui ont fait l'objet de discussion sont présentés dans ce compte-rendu.

L'objectif de la première Charte pour l'Environnement était de répartir le trafic Aviation d'Affaires cumulé à 50/50 entre Nice et Cannes. Il est à noter que les résultats depuis 2011 montrent une tendance à 74/26 en faveur de Nice.

Indicateur n°1: Répartition du trafic Aviation d'Affaires Nice Cannes

- Répartition du trafic aviation d'affaires cumulé à 50/50 entre Nice et Cannes => Au-delà des attentes



74% du trafic Aviation d'Affaire va sur l'Aéroport de Nice



10

Mme ROUSSEAU présente la proposition d'une 8^{ème} version du briefing Pilote et rappelle qu'une relance est faite à plus de 10 000 pilotes chaque année pour valider la nouvelle version sur le site internet de l'aéroport.

La demande de l'ADNA a été d'ajouter l'identification des antennes sur le collinaire en finale de la VPT 17 pour inciter un peu plus les pilotes à overshooter l'axe.

M. Philippe LAVIEILLE, Pilote Inspecteur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, complète la présentation du briefing en précisant que l'overshoot préconisé va à l'encontre de la sécurité.

M. le Sous-Préfet n'approuve pas ces explications et souligne qu'il existe des approches décalées sur d'autres plateformes, comme à Nantes.

M. LAVIEILLE précise que les arrivées décalées réalisées sur d'autres plateformes se font sous réserve de conditions d'approche spécifiques qui nécessitent des règles différentes.

M. Jacques POUPLOT, premier adjoint au Maire de la Roquette-sur-Siagne, représentant de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, demande à consulter les textes réglementaires qui précisent cette règle.

Monsieur le Sous-Préfet pense que la VPT 17 existera toujours et doit, de ce fait, être encore améliorée en lançant notamment une étude pour changer, si nécessaire, les points de repères avec comme objectif de réduire encore la gêne des populations.

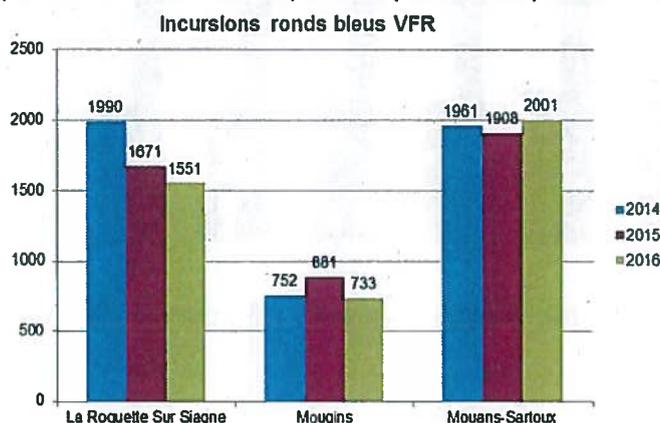
M. BOSCHEL souligne que depuis 10 ans il n'y a pas eu l'amélioration demandée. Il mentionne que le point A n'est respecté qu'à 30% et le point A prime (zone Nord de l'Argièr définie par l'ADNA) ne l'est qu'à moins de 10%.

M. le Sous-Préfet n'adhère pas à cette vision exclusivement négative des choses qui n'amène aucune plus - value au débat, bien au contraire. Il demande néanmoins de noter que l'ADNA considère que l'action concernant le respect du point A n'a pas donné de résultat satisfaisant.

François JANIN Chargé d'Etudes Environnement et Relation Riverains à l'Aéroport Nice Côte d'Azur, présente l'évolution du nombre d'incursions VFR dans les ronds bleus. Il rappelle que les ronds bleus ne sont pas des zones où le survol est interdit mais dont le survol est à éviter, sauf instruction contraire de la tour de contrôle.

Indicateur n°3: Incursions VFR dans les ronds bleus

- Contrôle des trajectoires et analyse des cas de déviations importantes avec la DGAC + VFR : Les pilotes en vol VFR doivent respecter, en fonction des impératifs opérationnels et de sécurité, l'évitement des « Zones d'habitation dont le survol est à éviter » (« Ronds bleus ») => conforme et maintenu, Sensibilisation des pilotes, écoles, aéroclubs et sociétés hélicoptères basés via les cartes VAC, un guide de bonnes pratiques environnement, une plaquette d'Informations DGAC, un Code de Bonne Conduite, des Groupes de Travail, des rencontres, des mails



➔ En moyenne en 2016 : **4 survols VFR par jour** de la Roquette sur Siagne
2 survols VFR par jour de Mougins
5,5 survols VFR par jour de Mouans-Sartoux



La tendance est nettement à la baisse en ce qui concerne le rond bleu de la Roquette-sur-Siagne.

M. LAVIEILLE explique que cet indicateur est plus difficilement maîtrisable pour les ronds bleus de Mougins et Mouans-Sartoux car il comptabilise les départs et arrivées vers le Nord et vice-versa. Le survol de ces zones, à plus haute altitude, est difficilement évitable.

Il est à noter qu'aucune plainte n'est enregistrée dans ces zones concernant ce type de trafic.

M. le Sous-Préfet demande s'il est possible d'améliorer la retranscription des contrôles de survol de manière à être plus en adéquation avec le ressenti des riverains. Il constate néanmoins une diminution d'incursions dans le rond bleu de la Roquette-sur-Siagne. Il demande à surveiller la hausse enregistrée d'incursions dans le rond bleu de Mouans-Sartoux.

Mme ROUSSEAU rappelle qu'il n'existe pas de trajectoire non conforme pour les VFR car il s'agit de vol à vue.

M. JANIN présente les résultats mesurés par les stations de mesure de bruit de Cannes Myrthes, de la Roquette-sur-Siagne et du Port la Napoule. Tous les chiffres sont à la baisse. On constate une diminution de 2 dB en 4 ans du bruit aéronautique sur l'ensemble des stations. Le relèvement d'altitude de la VPT, l'interdiction des avions les plus bruyants et les nouveaux appareils moins bruyants ont contribué à la **baisse des nuisances sonores**.

Concernant le PEB, les données 2016 montrent une fois de plus que le Lden calculé sur l'ensemble des stations est conforme.

Mme ROUSSEAU annonce qu'un capteur de bruit mobile sera installé chez M. RUSSO, à Mougins, pour la période estivale.

M. BOSCHEL rappelle que ce capteur mobile était situé chez M. GAILLARD mais qu'aucun résultat n'a jamais été présenté. Il précise que, la Roquette-sur-Siagne n'étant pas dans le PEB présenté, les données conformes ne peuvent s'appliquer à cette commune.

Mme ROUSSEAU explique les contraintes techniques de cette installation qui ont fait que ce capteur ne produisait pas de données.

M. le Sous-Préfet adhère à la question légitime de savoir si le PEB correspond bien à ce qui se vit sur le terrain. Il est favorable à ce que l'on s'emploie à vérifier le niveau de bruit réel au quartier des Cardillons et si on doit modifier le PEB en conséquence. Il faut vérifier de manière objective le ressenti des populations et se rendre sur place pour constater la gêne.

M. JANIN précise que le capteur de la Roquette-sur-Siagne se trouve au quartier des Cardillons et qu'il mesure bien le bruit réel mais qu'il n'est pas comparable aux données du PEB.

M. LEPOUTRE confirme que cette question légitime s'est posée sur d'autres plateformes et invite à regarder environ tous les deux ans si le PEB correspond bien à la réalité.

M. le Sous-Préfet demande à suivre cette recommandation de l'ACNUSA après les mesures de cet été au quartier des Cardillons et se satisfait des prochaines mesures objectives chez M. RUSSO.

Mme ROUSSEAU, fait état en 2016 des 95 mails de sensibilisation envoyés aux pilotes et compagnies, des 42 sensibilisations terrains et des 5 courriers niveau 2. En 2017, à ce jour, 38 mails de sensibilisation ont été envoyés aux pilotes et compagnies et 16 sensibilisations terrain ont été réalisées.

M. le Sous - Préfet trouve que le nombre de mails envoyés et de sensibilisations terrain est faible. Il faut impérativement que tout signalement justifié soit bien répercuté au pilote par le biais d'un mail systématique et d'un courrier s'il y a lieu. Il faut assurer également une bonne communication aux compagnies. Autre point, il faut arriver à savoir si le comportement des pilotes basés est plus vertueux que celui des pilotes de passage. Il souligne que la confiance entre riverains et usagers du terrain d'aviation ne peut résulter que de la certitude que la recherche de progrès est bien effectuée. L'autocontrôle est à cet égard une nécessité. Les pilotes doivent savoir si leurs trajectoires sont plus ou moins impactantes.

Mme ROUSSEAU confirme que les basés respectent très bien la VPT17 et réalisent l'overshoot. En ce qui concerne les pilotes de passage, elle précise avoir de très bons retours suite aux mails de rappel.

M. le Sous-Préfet trouve la différence logique entre les différentes catégories de pilotes et estime qu'il ne faut pas imposer de manœuvre excessivement compliquée aux pilotes qui ne sont pas habitués à ce terrain.

M. Thierry POLLET, Directeur des Infrastructures Aviation Générale et de l'Aéroport Cannes Mandelieu, représentant l'exploitant de l'aérodrome, précise que la taille du terrain permet cette proximité avec les pilotes. Ils intègrent bien la nécessité de minimiser l'impact environnemental de l'Aéroport sur les populations survolées.

M. le Sous - Préfet donne l'exemple d' un PIAGGIO AVANTI qui est passé au quartier des Cardillons avec une belle trajectoire et des nuisances minimisées, ce qui n'a engendré aucune plainte des riverains quand bien même cet aéronef demeure trop bruyant.

M. POLLET précise qu'une mise à jour du Code de Bonne Conduite Environnementale doit être faite avec présentation aux différents pilotes de la plateforme ;

Mme ROUSSEAU rappelle l'implication de l'ACNUSA dans le contrôle de l'activité de l'aéroport et fait part de l'envoi trimestriel d'un tableau de bord.

M. LEPOUTRE souligne que le rapport d'activité 2016 de l'ACNUSA fait état de félicitations envers le gestionnaire pour ses actions menées et sa démarche environnementale.

M. le Sous - Préfet se félicite des encouragements de l' ACNUSA mais demande à ne pas s'auto satisfaire tant que la situation n'est pas apaisée.

M. POLLET précise ressentir une énorme déception quant aux retours négatifs sur les actions visant à réduire les nuisances sonores.

M. BOSCHEL confirme qu'il y a bien des endroits où la VPT a apporté des améliorations mais cela représente moins d'un tiers de la population concernée.

Engagement n°2 : Maîtriser les nuisances et réduire la gêne

Mme ROUSSEAU indique que suite à la campagne d'équipement en silencieux d'échappement des écoles et aéroclubs en 2010, un avion supplémentaire a été équipé en 2016. Elle rappelle l'engagement du gestionnaire de participer financièrement à hauteur de 25% pour l'équipement en silencieux des avions légers basés.

M. le Sous-Préfet demande combien d'avions actifs dans les tours de piste sont déjà équipés de silencieux d'échappement et précise qu'il serait intéressant de connaître le nombre d'avions restant à équiper.

Mme Claude TRIAY, Présidente et représentante du Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes la Bocca, trouve irrecevable que tous les avions ne soient pas déjà équipés.

M. Mathieu di COSTANZO, gérant du Centre Aéronautique de l'Estérel, de la société Riviera Plane Maintenance et de la société Riviera Jet Airclub, représentant les usagers de l'aérodrome « Aviation d'Affaires », explique que même s'il est construit selon des normes environnementales plus drastiques, le DA42 avec ses deux moteurs, sera toujours plus bruyant que le DA40. Une action est à mener pour trouver de nouveaux fabricants de silencieux.

M. le Sous-Préfet est d'accord pour continuer dans cette voie.

M. di COSTANZO propose une autre solution qui serait d'étudier la faisabilité d'effectuer les tours de piste sur le plateau de Caussols.

Mme ROUSSEAU présente le suivi des altitudes en différents points de la VPT17 suite au passage à 2000 pieds en vent arrière. Les résultats démontrent le respect du relèvement d'altitude entre LUXUS et PIBON. L'altitude moyenne est passée de 1784 pieds au 1^{er} trimestre 2016 à 1970 pieds au 1^{er} trimestre 2017.

Il est également montré que ce relèvement a eu un impact jusqu'au point A, avec un passage d'une altitude moyenne de 1765 pieds au 1^{er} trimestre 2016 à 1872 pieds au 1^{er} trimestre 2017.

Il n'y a eu, en revanche, aucun impact sur l'altitude des aéronefs en IFR au-dessus du quartier des Roques qui se situe en finale de la VPT17. Les altitudes enregistrées sont cependant toutes au-dessus du plan de descente indiqué par le PAPI de la plateforme, qui est lui-même supérieur au plan de descente standard d'une trajectoire.

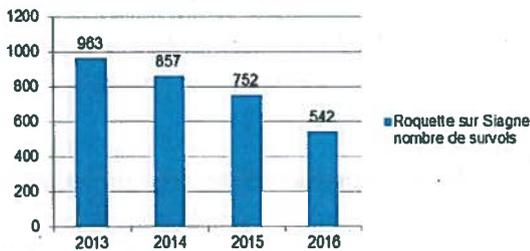
M. le Sous-Préfet constate que sur les nuages de points présentés il y a un décalage vers la gauche au niveau du Point A, ce qui peut expliquer le ressenti négatif. Une étude sur ce point mériterait d'être faite.

M. POLLET rappelle que la VPT a déjà fait l'objet de deux relèvements et en est aujourd'hui à sa hauteur maximale réalisable. Il est ressorti du GT une amélioration sensible sur une partie du parcours du trombone mais pas de bénéfice à la Roquette-sur-Siagne (ce qui est logique puisque la zone affectée se situe dans le dernier tiers du trombone).

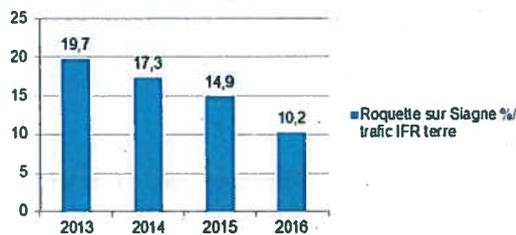
Mme ROUSSEAU fait part d'une diminution enregistrée en 4 ans, de 44% du nombre d'avions coupant au-dessus du centre de la Roquette-sur-Siagne. Grâce à la mise en place du point A, la diminution de ces survols a été plus importante entre 2015 et 2016.

Indicateur n°4: Ecart trajectoires IFR sur la Roquette sur Siagne

Roquette sur Siagne nombre de survols



Roquette sur Siagne % survols/ trafic IFR terre



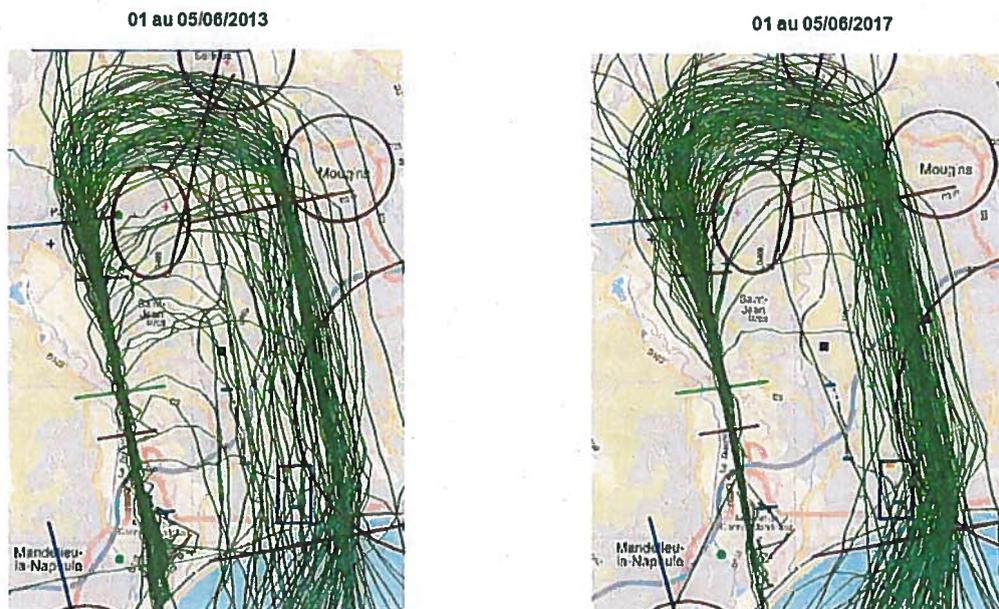
Grâce à la **création du point A** et à la **sensibilisation** faite auprès des pilotes => **Concentration de la zone d'évolution** de la VPT 17.

Le nombre de survols au centre de la Roquette sur Siagne **a diminué de 44% en 4 ans.**

En moyenne: **1,5 survol IFR par jour** de la Roquette sur Siagne en 2016

Elle montre comme exemple, l'évolution d'un chevelu sur une semaine au mois de juin entre 2013 et 2017.

Indicateur n°4: Ecart trajectoires IFR sur la Roquette sur Siagne



Grâce à la création du point A et à la sensibilisation faite auprès des pilotes => Concentration de la zone d'évolution de la VPT 17.



21

Mme TRIAY aimerait que les trajectoires des pilotes soient aussi concentrées en vent arrière qu'en finale.

M. LAVIEILLE explique que l'axe de piste est très étroit et qu'en VPT les avions doivent s'aligner à 3 nautiques. En vent arrière aucun alignement n'est possible.

M. di COSTANZO expose que la concentration des trajectoires est peut être en relation directe avec l'augmentation des plaintes car les habitations sous cette zone sont de plus en plus survolées.

M. Alain SARRAN, Président de l'Aéroclub d'Antibes, représentant les usagers de l'aérodrome « Aviation Légère », présent sur la plateforme depuis de nombreuses années, fait état de toutes les actions menées conjointement avec l'aéroport qui sont traduites dans les chiffres et les attitudes des pilotes et il regrette le manque de considération et de retours positifs de la part des associations de riverains.

M. BOSCHEL défend que l'Aéroclub d'Antibes et l'UACA sont exemplaires mais que cela ne représente que 25% du trafic et qu'il faut agir sur les 75% restant.

M. POLLET montre, à travers les chevelus présentés, que l'overshoot est de plus en plus réalisé.

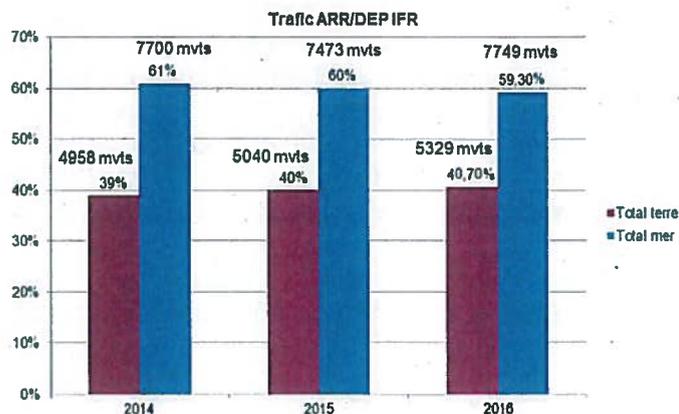
M. MONARD est conscient des efforts faits sur la concentration, l'overshoot et le relèvement d'altitude mais le problème c'est la trajectoire VPT elle-même. Il demande quelles seraient les conséquences de classer l'aéroport en catégorie C.

M. Alex MERHY, Chargé d'Affaires de la Délégation Côte d'Azur – DSAC SE, explique que le changement de catégorie n'a d'incidence que sur les exigences de formation initiale des pilotes à la familiarisation avec l'aérodrome et n'a aucune incidence sur le type d'aéronef. M. Merhy rappelle que cette catégorisation des aérodromes par les opérateurs est imposée par le règlement dit « Air Ops » déterminant les règles d'exploitation des aéronefs à des fins de transport aérien commercial, qui ne s'appliquent donc pas à Cannes-Mandelieu.

Mme ROUSSEAU présente les résultats de la répartition des mouvements par QFU de la piste 17/35 pour les vols en IFR. Cette répartition est constante d'année en année et montre que 60% du trafic Aviation d'Affaires et IFR s'effectue au-dessus de la mer.

Indicateur n°2: Répartition du trafic Aviation d'affaires et IFR par QFU

Répartition des mouvements par QFU (seuil de piste) de la piste principale 17/35 pour les vols en IFR



60% du trafic Aviation d'Affaires et IFR s'effectue au-dessus de la mer



17

Les décollages et arrivées sont eux aussi constants d'année en année avec 22% d'arrivées par la mer et 98% de décollages par la mer.

En hiver, environ 40% des arrivées se font par la mer du fait de la nuit qui tombe plus tôt et des conditions météo plus difficiles.

En été, il y a environ 13% des arrivées qui se font par la mer.

Engagement n°3 : Réduire notre empreinte écologique

Mme Isabelle VANDROT, Chef du Département Développement Durable et Environnement d'Aéroports de la Côte d'Azur, indique que le gestionnaire a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 40% en trois ans et qu'il a obtenu cette année le niveau 3 « optimisation » de la certification Airport Carbon Accreditation.

Après la limitation déjà effective des APU, elle annonce qu'une étude sur le développement de l'utilisation des GPU sera menée sur ACM durant l'été 2017.

Elle fait part du partenariat toujours actif avec le CEN PACA pour la gestion et le recensement de la faune et de la flore sur site car l'aéroport est un lieu privilégié et préservé de l'urbanisation.

Mme ROUSSEAU commente l'accueil des turboréacteurs jusqu'à 35 tonnes. Il s'agit de trois types d'appareils, le Falcon 7X, le Gulfstream G4 et le Bombardier CRJ2 qui ont généré 83 mouvements en 2016 dont certains en provenance ou à destination directe des Etats-Unis et de la Russie. Ces nouveaux appareils présentent une autonomie de vol leur permettant de traverser l'océan Atlantique et de donner l'accès à une clientèle internationale de tourisme et de congrès. Elle rappelle que l'interdiction des avions les plus bruyants a supprimé environ 250 mouvements en 2016.

Mme ROUSSEAU explique que le développement de l'activité d'exploitation pour des sociétés aéronautiques basées (Cannes et Nice) se fait en collaboration avec de nouveaux opérateurs aériens, grâce à ce nouveau trafic à haute valeur ajoutée.

M. BOSCHEL fait remarquer que les turbopropulseurs, qui sont limités à 22T, sont néanmoins très bruyants.

M. le Sous-Préfet souhaite que l'on trouve un moyen d'encadrer plus strictement les turbopropulseurs acceptés à l'aéroport.

M. POLLET précise que la réglementation concernant les restrictions sur les turbopropulseurs relève malheureusement du niveau national.

M. le Sous-Préfet n'est pas satisfait de la stagnation des activités de bord de piste qu'il faut à tout prix développer conformément au dernier engagement de la charte. Un nombre conséquent d'entreprises et d'emplois locaux supplémentaires améliorerait sans aucun doute l'acceptation de l'aéroport par les communes impactées.

M. di COSTANZO trouve que le développement de l'activité bord de piste est une bonne idée pour améliorer cette acceptation. Il explique qu'il est le gérant de trois entreprises basées représentant 15 emplois directs et environ 400 à 500 clients par an. Du fait des énormes contraintes réglementaires de l'aéroport, notamment la fermeture de nuit, il n'y a pas beaucoup d'entités de maintenance intéressées pour s'installer sur l'aéroport malgré les efforts du gestionnaire.

M. POLLET indique qu'il y a, sur l'aéroport aujourd'hui, 80 entreprises basées qui génèrent 350 emplois directs.

2. EXAMEN DE LA DEMANDE D'ACCUEIL DE NOUVEAUX TYPES D'AERONEFS (ULM)

M. Cédric TEDESCO, Adjoint au chef du service exploitation, Service de la Navigation Aérienne Sud-Est, explique que la DGAC reçoit plusieurs fois par an des demandes de dérogation pour faire venir des ULM sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu, demandes qui ont jusqu'à présent toutes été refusées.

Les évolutions techniques concernant les ULM et le niveau de qualification de certains pilotes demandeurs ont néanmoins amené le Directeur Général de l'Aviation Civile à initier une réflexion sur cette question

Il demande l'avis de la CCE sur la possibilité d'accès des ULM de performances opérationnelles et acoustiques élevées sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu

M. di COSTANZO fait état des difficultés déjà existantes avec tous les courants de trafic acceptés à ce jour et du risque de la diminution du respect des trajectoires avec les ULM en plus. L'aviation basée est contre l'arrivée des ULM.

M. POLLET fait part du refus du gestionnaire d'accepter les ULM pour des raisons de protection de l'Environnement.

Mme TRIAY, Mme VALLICIONI, Présidente du Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur et M. LYSEE, Président de l'Association de Défense de l'Environnement et du Cadre de Vie, sont également contre l'acceptation des ULM.

Mme Marie POURREYRON, adjointe au Maire de Cannes, représentant la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, trouve que les règles sur leur accueil ne sont pas assez cadrées.

Cédric TEDESCO indique que l'ACA a été formellement consulté par le SNA/SE sur cette demande d'accueil d'ULM qui a confirmé en retour son désaccord.

M. le Sous-Préfet demande un vote formel de la commission sur l'acceptation des ULM.

La demande d'accueil de nouveaux aéronefs de type ULM est rejetée à l'unanimité des présents et représentés.

M. le Sous-Préfet se prononce également contre cette demande car il n'est pas opportun d'accueillir des aéronefs qui compliqueront la gestion de l'aéroport alors que la situation n'est pas encore satisfaisante.

3. ETUDE DE RELEVEMENT DE 200 PIEDS DU CIRCUIT VFR MONOMOTEURS

Mme ROUSSEAU présente l'étude qui a été réalisée en avril 2017 sur le relèvement de la trajectoire VFR monomoteurs. Cette étude avait été demandée lors de la dernière commission de septembre 2016.

Des tours de piste ont été réalisés par M. LAVIEILLE, pilote inspecteur de la DSAC-SE à 1000 et 1200 ft et des mesures de bruit ont été faites pour chaque tour de piste en 3 points du circuit. Les résultats détaillés sont présentés en annexe de ce compte-rendu.

La conclusion de cette étude est la suivante :

- Le bruit sur les zones de mesure est peu significatif en durée et en intensité lors du survol à 1000 pieds.
- A 1000ft, le bruit avion et la durée de l'évènement sonore sont assez faibles. L'émergence sonore est significative sur le deuxième et troisième site (au chemin des arums à Cannes la Bocca et au domaine de la bordé à Mougins) puisque le bruit de fond est très bas.
- Les Résultats des mesures de bruit à 1200 ft sont les suivants :
 - Domaine de la Bordé à Mougins : pas de gain évident
 - Chemin des arums à Cannes la Bocca : gain assez faible et peu significatif
 - Gare de triage à Cannes la Bocca : pas de gain, zone urbanisée avec un bruit de fond plus important

=> L'amélioration mesurée sur les différents sites lors du passage à 1200 ft est peu évidente et faible.

Mme TRIAY demande si on peut faire des améliorations en relevant davantage l'altitude de cette trajectoire.

M. LAVIEILLE explique l'impact de ce relèvement sur la pilotabilité et la trajectométrie et précise que nous sommes au maximum.

M. le Sous-Préfet constate que le décalage de la trajectoire impacterait rapidement la Roquette-sur-Siagne.

Il demande de réaliser des tests du relèvement de 200 pieds de la trajectoire VFR monomoteurs sur une courte période afin de mesurer le ressenti des populations survolées. Un bilan devra être tiré à l'automne.

4. FREQUENTATION DU CIRCUIT MONOMOTEURS PAR LES HELICOPTERES

M. MERHY rappelle les interdictions générales fixées par la loi (article L571-7 du code de l'environnement et décret d'application du 20 octobre 2010) et précise qu'il n'a pas toutes les données demandées du fait de l'ordre du jour tardif.

Le 17 février 2016 un courrier de la DSACSE a été envoyé à tous les exploitants d'hélicoptères (usagers de l'aéroport) rappelant les interdictions susvisées.

Le 1^{er} mars 2017, en raison de signalements récurrents, la DSAC-SE a mandaté la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) pour procéder à des contrôles.

M. le Sous-Préfet fait remarquer que si le nombre de mouvements global a nettement baissé en 10 ans il faut accentuer les efforts sur les vols qui dérangent, ce qui explique sa demande relative à ce courant de trafic particulièrement bruyant.

Il demande à la DSAC-SE de mesurer l'évolution de ce trafic, notamment celui utilisant le tour de piste monomoteur afin que la CCE puisse réfléchir à des mesures adéquates de gestion du trafic d'hélicoptères.

M. BERTRAND, Coordinateur Général Adjoint à la Mairie de Mandelieu la Napoule, représentant M. Henri LEROY, précise que les hélicoptères provenant du Quai du Large doivent également être informés des trajectoires à suivre.

M. POYDENOT, Directeur et représentant du Centre Permanent d'Initiative pour l'Environnement Iles de Lérins et Pays d'Azur, signale le comportement non réglementaire des hélicoptères autour des îles de Lérins. Ils tournent trop près et trop bas au niveau des îles générant ainsi de la gêne.

M. Le Sous-Préfet considère que ces problématiques ne concernent pas l'Aéroport Cannes Mandelieu mais le Quai du Large. Il suggère à Mme POURREYRON d'organiser elle-même un groupe de travail « hélicoptères » spécifique aux instances qui régissent l'utilisation du Quai du Large sur ces points.

Mme TRIAY demande si les hélicoptères ont une altitude à respecter.

M. ROULLIER explique qu'en phase d'atterrissage au niveau de Cannes la Bocca la notion d'altitude est hors contexte.

Mme TRIAY souhaiterait que soient communiqués les chevelus des atterrissages des hélicoptères en piste 22.

M. le Sous-Préfet souligne que la GTA a été mandatée par la DSAC-SE pour procéder à des contrôles de trajectoires afin de vérifier le respect de la réglementation.

M. BOSCHEL demande si l'étude concernera également les mouvements au départ et à l'arrivée du Quai du Large.

M. le Sous-Préfet répond que cette étude ne concernera que les hélicoptères qui décollent et atterrissent de l'Aéroport Cannes Mandelieu et renvoie au groupe de travail évoqué précédemment.

M. TEDESCO précise qu'en dehors des décollages et atterrissages en 04/22, les hélicoptères doivent suivre les trajectoires des VFR, circuit monomoteurs ou bimoteurs.

5. ADOPTION DE MESURES DE GESTION DU TRAFIC ET DE REDUCTION DU BRUIT POUR LES MOIS DE JUILLET ET AOUT 2017

M. TEDESCO annonce qu'une réflexion sur une mesure visant à réduire les tours de piste VFR aux mois de juillet et août 2017 a été lancée au mois de décembre 2016.

M. le Sous-Préfet demande à la DSAC-SE de définir clairement ce qu'elle propose de faire.

M. TEDESCO précise que, pour des raisons de gestion de trafic en période estivale, la mesure à l'étude concerne la diminution des tours de piste VFR de 5 à 3 consécutifs par pilote.

M. MERHY confirme que la demande a bien été formulée en ce sens, qu'elle est en cours d'analyse juridique mais qu'aucun élément définitif ne peut être présenté à ce jour.

M. di COSTANZO signale que la réduction des tours de piste envisagée sera un handicap majeur pour l'activité de formation des entreprises basées. Il rappelle que ces dernières génèrent le moins de problèmes et que la carte VAC leur impose déjà une restriction des tours de piste à 5 maximums consécutifs.

M. SARRAN préconise plutôt d'interdire les tours de piste aux avions extérieurs car ils sont moins connaisseurs de la plateforme et de ses contraintes environnementales.

M. JOURDAN précise que les avions extérieurs effectuent une petite minorité des tours de piste.

M. MONARD signale qu'une restriction juridique de la DGAC définit clairement des jours et des horaires pour la pratique des tours de piste sur un des aéroports de Toulouse. Tel pourrait être le cas à Cannes aussi.

M. di COSTANZO précise que l'Aéroport Cannes-Mandelieu est déjà soumis à une limitation des tours de piste entre 12h et 14h LOC en été

M. SARRAN précise que cette mesure est appliquée et respectée ; il ajoute que les contrôleurs peuvent également interdire les tours de piste en période de forte activité.

M. le Sous-Préfet résume ce point en rappelant la mise à l'étude juridique par la DSAC-SE d'une réduction temporaire de 5 à 3 tours de piste, le respect par les sociétés basées des limitations actuelles de 12 h à 14 h LOC et le besoin d'information des riverains à ce sujet .

M. LYSEE se satisfait de la mise en place de la mesure envisagée par la DSAC parce qu'elle permettrait une diminution des nuisances. Il souligne l'importance du respect de la trajectoire de départ VFR vers le point WD et félicite M. di COSTANZO pour son implication en la matière .

M. le Sous-Préfet est favorable à une diminution, à titre expérimental, des tours de piste sur les mois de juillet et août 2017, mais souligne que cela doit rester mesurable et raisonnable. Un bilan devra être tiré en septembre 2017.

Mme TRIAY fait référence aux difficultés économiques actuelles et prend le parti des entreprises basées en précisant qu'il ne s'agit absolument pas de brider leur activité. Le problème de l'Aéroport Cannes-Mandelieu reste son imbrication dans le tissu urbain.

M. le Sous-Préfet précise que beaucoup d'élèves pilotes travaillent durant la semaine et volent donc plutôt le week-end. Il rappelle que la présence aujourd'hui de THALES ALENIA SPACE est le fruit de celle de l'aéroport , qui est également un tremplin direct pour le tourisme haut de gamme donc un acteur majeur de l'économie locale.

6. SUIVI DE LA QUALITE DE L'AIR

Mme VANDROT, annonce qu'une convention a été passée avec Air PACA pour mesurer la qualité de l'air sur et aux alentours proches des trois plateformes d'Aéroports de la Côte d'Azur que sont Nice, Cannes et Saint-Tropez. L'Aéroport Cannes Mandelieu fera l'objet de cette étude en 2018.

M. MONARD est satisfait du lancement de cette étude qui répondra aux questions sur la pollution atmosphérique que lui ont posées certains membres de l'ADNA.

M. le Sous-Préfet se félicite également de cette initiative.

II. DEUXIEME PARTIE

M. le Sous-Préfet invite les personnes supplémentaires invitées par les membres de la CCE à se joindre à l'assemblée.

1. ORIENTATIONS STRATEGIQUES DE LA SOCIETE DES AEROPORTS DE LA COTE D'AZUR

M. POLLET rappelle les axes stratégiques d'Aéroports de la Côte d'Azur, maintenus avec les nouveaux actionnaires.

La vision globale des aéroports est :

- de devenir une plateforme européenne majeure du Sud de l'Europe
- de devenir le gestionnaire du pôle aéroportuaire numéro 1 de l'aviation générale en Europe
- de devenir un gestionnaire multiplateformes reconnu
- de faire vivre l'expérience commerciale la plus surprenante en Europe
- d'être un aéroport « légitime », « carbone neutre », respectueux de son environnement
- d'être un acteur incontournable du développement de son territoire (France, Monaco, Italie)

S'agissant de l'Aéroport Cannes Mandelieu les axes stratégiques sont plus précisément :

- de développer les synergies entre les aéroports de la Côte d'Azur
- d'optimiser le parcours passagers « affaire » bord à bord
- de faire de l'Aéroport Cannes-Mandelieu une référence en Europe:
 - En réinventant le parcours client pour les différents segments,
 - En adaptant les prestations,
 - En se donnant la capacité d'infrastructures aéroportuaires adaptées à la demande des opérateurs et selon les nouvelles réglementations
- d'exporter le savoir-faire Aviation Générale et d'assurer le développement hors les murs notamment du réseau d'assistance aéroportuaire Sky Valet

Il précise que l'objectif des nouveaux actionnaires n'est pas spécialement l'augmentation du trafic mais la diversification et la croissance des activités annexes. Ce n'est pas seulement l'aéronautique qui fait vivre l'aéroport mais pour une bonne part les recettes perçues par le domanial et le développement de l'évènementiel.

M. DAUPHIN, membre de l'ADNA, précise que cette association ne considère pas qu'être respectueux de son environnement se limite à être carbone neutre.

M. BOSCHEL demande quel sera le développement des différents types de trafics .

M. le Sous-Préfet souligne les propos précédents de M. POLLET à savoir qu'on ne gagne pas de l'argent à faire décoller des avions et que l'objectif premier de la Société n'est donc pas la croissance de trafic mais avant tout l'augmentation des activités bord de piste, extra aéronautiques et / ou domaniales.

M. POLLET précise, qu'à la différence de Nice qui est une plateforme de passage et de rotation rapide, la plateforme cannoise a aussi pour but de baser des avions. Ce sont ces recettes-là qu'il est important de développer. Il rappelle également que l'aéroport joue un rôle important dans l'évènementiel cannois avec l'accueil de manifestations telles que le MIPIM, MIPTV, Festival du Film, Festival du Film Publicitaire, Cannes Yachting Festival, MIPCOM, MIDEM, NRJ Music Awards...

L'aéroport a pour objectif d'accueillir des événements qui intéressent l'ensemble de la région tels que des défilés de mode dans les installations aéroportuaires, par exemple le récent défilé de mode de Naomi Campbell.

2. LES CONDITIONS D'ATTERRISSAGE PAR LA MER

M. TEDESCO énonce les trois principaux critères qui sont pris en compte pour le choix d'un « sens de piste » à l'atterrissage :

- La pilotabilité doit être garantie (critère vent arrière)
- La longueur de piste doit être suffisante au regard des paramètres du vol (poids, vent, température...)
- Les évolutions en vol et au sol des autres aéronefs dans le dispositif doivent être compatibles avec l'atterrissage en cours

M. MONARD demande pour quelle raison l'action relative à l'allongement de la piste 17/35 par le Nord a été abandonnée.

Mme MEDRECKI, Responsable Affaires Aéronautiques et Démarche Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, explique que la réglementation européenne impose 180 mètres de sécurité. La réserve linéaire au Nord étant seulement de 200 mètres, l'investissement et le travail seraient trop conséquents pour n'obtenir qu'un gain de 20 mètres de piste.

M. DAUPHIN demande pourquoi ne pas favoriser les arrivées par la mer pour tous les jets, en priorité sur les autres courants de trafic .

M. SARRAN rappelle qu'il n'y a aucun intérêt environnemental et économique à atterrir en piste 17. Cela induit une plus forte consommation de carburant et rallonge la durée du vol.

M. ROULLIER précise que c'est la prérogative du contrôleur de gérer le sens des atterrissages en fonction des conditions météorologiques et du trafic en l'air et au sol. Il faut percevoir le trafic comme un flux continu.

M. JOURDAN confirme que les avions atterrissent et décollent face au vent. Même si le contrôleur oriente le pilote en piste 35 pour un atterrissage, ce dernier peut tout de même décider, selon les conditions de vent données, d'atterrir en piste 17.

M. le Sous-Préfet souligne que le vent peut être favorable à un certain nombre d'atterrissages par la mer mais que c'est le troisième critère, celui de la densité du trafic, qui réduit le nombre de possibilités. Il demande au SNA-SE d'étudier ce qui peut être fait sur ce point.

M. LAVIEILLE explique que l'évolution technologique et la performance aérodynamique des appareils permet de diminuer les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. Il est à noter que les anciennes machines pouvaient atterrir avec 10 nœuds de vent arrière, mais aujourd'hui la norme constructeur est de 5 nœuds, ce qui diminue les possibilités d'atterrissage en piste 35.

M. Marc DUMESNY, Vice-Président et représentant de l'Association Aéroport Cannes Mandelieu Partenaires, explique la problématique de la brise de mer qui réduit la possibilité d'augmenter le nombre d'arrivées en piste 17. Il rappelle la position et l'investissement de l'association et de ses membres pour la bonne intégration de l'aéroport dans son environnement.

M. TEDESCO rappelle que c'est une grande performance d'avoir 98% de décollage sur la mer et souligne qu'il serait logique que 98% des atterrissages se fassent par la terre. Or, tel n'est pas le cas, ce qui montre les efforts accomplis par la tour de contrôle.

M. POUPLLOT demande quels sont les moyens pour augmenter concrètement les atterrissages par la mer .

M. le Sous-Préfet souligne qu'une augmentation, même modérée, rassurerait les populations survolées.

M. DAUPHIN demande s'il ne serait pas possible d'augmenter les atterrissages par la mer par une régulation adaptée du trafic.

M. JOURDAN rappelle que faire arriver les jets par la mer est à contre flux de tous les autres courants de trafic. Or, le contrôleur a déjà une charge de travail conséquente et la responsabilité de la sécurité des vols.

M. Didier CARRETERO, Adjoint au Député-Maire du Cannet, se satisfait des résultats de la première partie de la commission qui semblent positifs. Il confirme qu'il est important de continuer à rechercher toutes les pistes possibles pour maintenir le dialogue et répondre aux attentes renouvelées des riverains.

M. PERICHON, pilote, explique que les données relatives au vent dépendent du positionnement géographique précis de la balise météo, qui produira des données différentes si elle est déplacée.

M. JOURDAN confirme que l'indicateur vent donné aux pilotes est issu de la balise météo située en seuil 35.

M. le Sous - Préfet souhaite que la DSAC et l'aéroport fassent les efforts les plus grands pour maximiser la part des atterrissages par la mer.

3. LES SUITES DE L'ETUDE D'UNE TRAJECTOIRE NORD-OUEST

M. le Sous-Préfet fait référence à la présentation du SNA-SE en CCE du 22 septembre 2016, relative aux 9 trajectoires d'alternative au trombone et demande où en sont les suites de cette étude.

M. TEDESCO explique qu'une procédure de type RNP-AR par guidage satellitaire est la solution qui a été identifiée pour servir d'alternative à la VPT17. Il faut néanmoins attendre l'évolution, au niveau national, de la réglementation pour que le contrôle aérien puisse affiner le déploiement de ce type d'approche. Cette procédure excessivement complexe est peu déployée à travers le monde. De plus, elle nécessite de gros investissements pour les compagnies pour équiper les avions et former les pilotes.

M. POUPLIT a vécu l'expérience de voler avec M. PERICHON en utilisant les trois approches que sont le trombone actuel, le trombone avec overshoot et l'arrivée Nord-Ouest. Son ressenti est que le trombone génère le plus de nuisance. Il demande pourquoi l'arrivée par le Nord-Ouest nécessite des instruments sophistiqués.

M. PERICHON présente l'étude qu'il a menée sur l'approche par le Nord-Ouest. Il en ressort que cette procédure ne nécessite pas d'équipements spéciaux si ce n'est un GPS et un MODE S dont sont déjà équipés tous les avions. Cette procédure apporte plusieurs avantages dont le survol de zones non habitées, la réduction du temps de vol, de la consommation de carburant et de son impact environnemental. De plus, elle ne nécessite aucune formation spécifique des pilotes.

M. le Sous-Préfet demande au SNA-SE pour quelle raison leur étude fait état d'équipements particuliers .

M. LAVIEILLE répond que c'est une trajectoire GNSS satellitaire qui nécessite un renforcement SBAS pour un guidage vertical. La construction d'une procédure aux instruments doit prendre en compte toutes les conditions météorologiques, notamment les conditions à faible visibilité qui imposent un guidage excessivement précis.

Une trajectoire à vue sans avoir la piste en vue nécessite également un guidage très précis.

M. PERICHON propose une trajectoire BRNAV VISUAL qui se termine en approche à vue. Elle n'aurait pas vocation à remplacer la VPT17 mais être une alternative à celle-ci, par conditions météorologiques optimales.

M. le Sous-Préfet se dit favorable à l'ouverture d'une telle troisième approche par le Nord-Ouest, sous conditions météorologiques strictes, en complément des deux existantes même si cela permettait de gagner ne serait-ce que 30 jours par an sans VPT17.

M. le Sous-Préfet demande donc au SNA-SE d'étudier une telle approche par le Nord- Ouest limitée aux jours de beau temps. Il faut vraiment avancer sur cette question tant l'ouverture, même réduite, de cette troisième voie apaiserait les riverains.

M. POUPLOT insiste pour recevoir copie des textes évoqués par la DSAC imposant 5 nautiques d'alignement en finale. Il rend compte des échanges récents avec ses administrés : nombreux sont ceux , qui sans écrire leur mécontentement , se plaignent des survols d'avions. Il souhaiterait pouvoir leur faire un retour sur les signalements de vols gênants pour leur montrer que des suites sont bien données.

M. le Sous-Préfet rappelle la nécessité que les signalements soient portés à la connaissance des pilotes et des compagnies, soit par une action directe sur le terrain, mail, courrier formel ou transmission à l'ACNUSA. Il souhaite que les signalements soient catégorisés et communiqués aux instances compétentes.

M. MONARD a pu constater l'utilisation de la trajectoire par le Nord-Ouest.

M. SARRAN lui explique qu'effectivement, elle est déjà empruntée pour certains vols à vue.

M. LAVIEILLE confirme qu'elle est utilisée par une approche à vue, si elle est en référence visuelle suffisante et à la demande du pilote ou sur proposition du contrôleur.

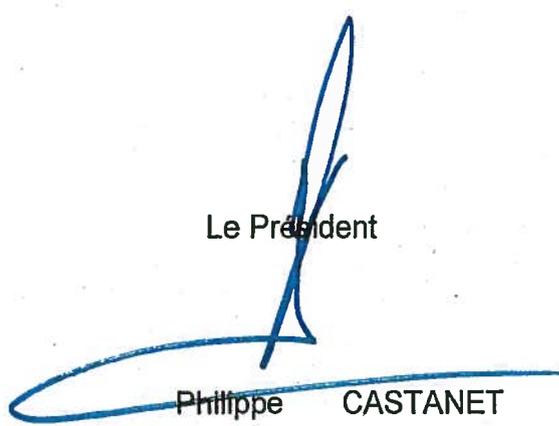
M. LEPOUTRE se dit, en conclusion, agréablement surpris par la qualité des échanges intervenus lors de cette commission.

M. POLLET rappelle l'engagement environnemental du gestionnaire, qui traite avec toujours autant de considération ces problématiques environnementales. Il précise que l'aéroport reste ouvert à la communication avec les riverains comme par le passé.

M. le Sous - Préfet se félicite de la densité de cette Commission Consultative de l'Environnement et des décisions prises.

La séance est levée à 13 h 15.

Le Président



Philippe CASTANET

Annexes :

I. *Déclaration préalable de l'ADNA*

Présentations faites en séance :

1^{ère} partie :

- II. *Etat d'avancement des actions de la Charte d'Engagements pour l'Environnement :*
- III. *Examen de la demande d'accueil de nouveaux types d'aéronefs (ULM)*
- IV. *Données bruit : Essai relèvement altitude circuit VFR monomoteurs*
- V. *Limitations applicables au trafic des hélicoptères*
- VI. *Cannes : Interdiction des turboréacteurs les plus bruyants*

2^{ème} partie :

- VII. *Les axes stratégiques d'Aéroports de la Côte d'Azur .*
- VIII. *Piste utilisable à l'atterrissage*
- IX. *Tour de table*



AÉROPORTS
DE LA CÔTE D'AZUR
www.nice.aeroport.fr

Impression ACA