



SOUS-PREFET DE GRASSE

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

La Présidence

Le 18 AVR. 2023

COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT de l'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU du vendredi 20 janvier 2023 à 14 h 30

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Monsieur Jean-Claude GENEY, Sous-Préfet de Grasse, le vendredi 20 janvier 2023 à 14h30 en sous-préfecture de Grasse.

Les Membres de la Commission Consultative de l'Environnement participant à cette réunion sont 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

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

ASSOCIATION AEROPORT CANNES-MANDELIEU PARTENAIRES

Titulaire : M. Alexis GIORDANA

AUCAP « Association des Usagers de l'Aéroport Cannes Mandelieu »

Suppléant : M. Éric LEGROS

AVIATION d'AFFAIRES

Titulaire : M. Mathieu DI COSTANZO

EBAA France « European Business Aviation Association-France »

Non représentée

« Représentants de l'exploitant de l'aérodrome »

Titulaire : M. Franck GOLDNADEL

Suppléant : M. Thierry POLLET

2. Au titre des représentants des collectivités locales

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

Non représenté

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Non représenté

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

Titulaire : Mme Françoise BRUNETEAUX

Suppléante : Mme Muriel BERGUA

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

Titulaire : M. Jérôme VIAUD

Titulaire : M. Christian ORTEGA

3. Au titre des associations

« Représentants des associations de riverains de l'aérodrome »

ASSOCIATION de DEFENSE CONTRE les NUISANCES AERIENNES (ADNA)

Non représentée

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

Titulaire : M. Philippe ACHARD

« Représentants des associations de protection de l'environnement concernées par l'environnement aéroportuaire »

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

Non représentée

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

Titulaire : Mme Michelle ELLIS (excusée : connexion à distance non réalisée suite à un problème technique)

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

Non représentée

ASSOCIATION DE DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT DE PEYMEINADE, DU TIGNET et DES ENVIRONS

Titulaire : M. Pierre VALET

Représentants les Administrations

M. Jean-Claude GENEY, sous-préfet de Grasse et Président de la CCE
M. Cédric TEDESCO, DGAC/DSAC SE
M. Daniel FIORIO, DGAC/DSAC SE
M. Nicolas BOULAY, DGAC/SNA SE
M. Florian ROULLIER, chef de service exploitation DGAC/SNA SE
Mme Amandine PERA-LADET, sous-préfecture de Grasse
Mme Valérie LAMARQUE, sous-préfecture de Grasse

Participaient également à la réunion

M. Sébastien DI GIORGIO, chef de cabinet de la mairie de Mougins
M. Marc OCCELLI, adjoint à la mairie du Cannet
M. François JANIN, ACA/ANCA
M. Yannick LAMY, ACA/ACM

M. Jean-Claude GENEY, sous-préfet de Grasse ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport Cannes-Mandelieu à 14h30. Il procède à l'appel et rappelle que seuls les membres de la CCE sont conviés à cette réunion. Il excuse de leurs absences M. Richard GALY, M. Nicolas EYNAUD DE FAY, M. Charles SINNO, M. Charles AGUETTANT, M. David KONOPNICKI et sa suppléante Mme Michèle PAGANIN, M. Jean-Michel DECROUY et son suppléant M. Frédéric POYDENOT, M. Roland LYSEE et son suppléant Gilbert AIME, M. Raymond GRINNEISER et son suppléant M. Albert DAUPHIN.

M. Jean-Claude GENEY est très heureux de recevoir les membres de cette CCE et adresse à tous des vœux de travail productif dans un cadre apaisé respectant le rôle de chacun. Il souhaite rappeler que la CCE est régie par un arrêté préfectoral, lui-même précédé d'une consultation des partenaires pour désigner leurs représentants. L'arrêté de composition pris le 29/11/2021 est là pour cadrer le fonctionnement de cette commission.

Concernant les documents présentés en séance, il attache une importance forte au fait qu'ils soient préalablement diffusés de manière à ce que les participants puissent en prendre connaissance. Ces documents seront adressés aux titulaires des différents collèges.

Dernier point évoqué en préambule, l'absence des représentants de l'ADNA. Cette absence est due à un désaccord sur l'ordre du jour, le président de la CCE qu'il est, n'ayant pas voulu obtempérer à leur sollicitation de modification de l'ordre du jour. Il rappelle que l'ordre du jour est arrêté par le président, qu'il n'y a pas que la CCE qui travaille sur les sujets de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, qu'il existe un groupe de travail bruit (GT) qui s'est réuni à neuf reprises depuis 2019 et à deux reprises depuis le printemps 2022.

M. Jean-Claude GENEY souligne l'absence des résultats de l'étude CGX lors de cette réunion qui de ce fait n'a pas été inscrite à l'ordre du jour. Après avoir pris connaissance de l'historique du dossier de Cannes-Mandelieu et avoir lu attentivement le compte rendu de la dernière CCE, il rappelle que ce sujet est suffisamment important pour qu'il ne soit pas évoqué comme un point des questions diverses. Cela serait désobligeant à l'endroit de ceux qui ont commandité l'étude et de l'ensemble des administrés des collectivités qui ont participé au financement de celle-ci, puisqu'elle est financée par des deniers publics. Il rappelle aussi que cette étude n'a pas été sollicitée par les services publics et qu'il n'en est ni le propriétaire ni le détenteur des résultats. De son point de vue, le calendrier est le suivant : une fois l'étude rendue à ces financeurs et partagée, les services de l'état, les élus et le gestionnaire se rencontreront afin d'échanger. Par la suite, l'engagement est pris de provoquer la tenue d'une CCE dédiée pour y présenter les résultats de cette étude.

M. Philippe ACHARD, membre titulaire de la CCE et représentant du SID, demande dorénavant à ce que les comptes rendus des groupes de travail (GT) soient diffusés aux participants de la CCE en même temps que les présentations de celle-ci puisque les réflexions issues des GT sont préparatoires aux CCE. Il demande aussi à recevoir le compte-rendu du dernier GT du 22 septembre 2022 dont il n'a pas été destinataire.

M. Jean-Claude GENEY propose de joindre au compte rendu de cette CCE, ceux des deux groupes de travail bruit des mois de juin et septembre 2022. Il confirme que les comptes rendus des prochains GT seront envoyés en amont des prochaines CCE afin que les participants de la CCE non membres des GT puissent être informés des sujets débattus.

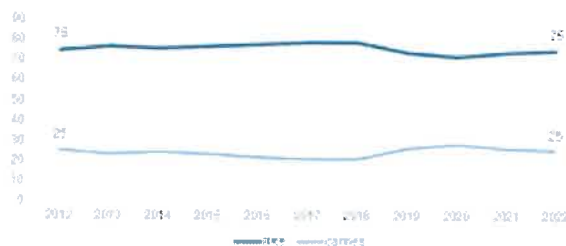
M. le sous-préfet soumet à l'approbation le compte rendu de la CCE du 08 décembre 2022. Il n'y a pas d'observation, celui-ci est donc approuvé.

Nous passons au premier point de l'ordre du jour, la présentation des indicateurs. La parole est donnée à **M. François JANIN, responsable études environnement et relations riverains des aéroports de la côte d'azur**.

M. François JANIN précise que ces indicateurs sont présentés comme un bilan de l'année 2022. Sur le premier indicateur de la répartition de trafic de l'aviation d'affaires entre Nice et Cannes, il rappelle que dans la charte d'engagement, l'objectif était de 50%/50%. Nous sommes en 2022 à 75% pour la plateforme de Nice et 25% pour celle de Cannes. Cette valeur est stable depuis des années.

Les indicateurs d'activité

Répartition du trafic de l'aviation d'affaires en % entre Nice et Cannes depuis 2012



M. Jérôme VIAUD, membre titulaire de la CCE, Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et Maire de la commune de Grasse demande ce que représente en nombre le ratio 75%/25% pour les années 2012 et 2022 évoqué sur le slide précédent.

M. Thierry POLLET rappelle que le ratio de 50%/50% était avant tout un engagement de la charte de l'environnement quant à la répartition du trafic de l'aviation d'affaires entre les plateformes de Nice et de Cannes. Il indique à M. Jérôme VIAUD que les chiffres demandés lui seront communiqués ultérieurement.

M. Franck GOLDNADEL, membre titulaire de la CCE et Président du directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur rappelle que cet indicateur de la répartition du trafic de l'aviation d'affaires est suivi en relatif et pas en absolu, dans le but de mettre en évidence dans la durée qu'il n'y a pas de transfert d'activité de Nice vers Cannes.

M. Jean-Claude GENEY complète en expliquant que des interrogations lui ont été rapportées de voir Nice vouloir réorienter une partie plus importante de son activité d'aviation d'affaires sur Cannes pour faire une place plus importante à l'aviation commerciale. Il constate ici que cet indicateur est stable depuis dix ans.

M. Pierre VALET, membre titulaire de la CCE et représentant de l'association de défense de l'environnement de Peymeinade, du Tignet et des environs fait part de son ressenti que cela ne démontre pas qu'il n'y aura pas de transfert de l'activité entre les deux plateformes à l'avenir.

M. Jean-Claude GENEY répond que c'est un indicateur qui ne prédit pas la répartition des années à venir mais qui souligne la stabilité des dix années passées.

L'indicateur suivant représente la répartition en nombre de mouvements par activités. On note que le trafic global a augmenté de 1.9% par rapport à 2021. L'augmentation de l'aviation d'affaires de 11.8% est conjoncturelle, principalement liée à la reprise économique après la crise du COVID. Une forte croissance a été enregistrée entre les mois de janvier et de juillet, on note un retour à la normale à partir du mois d'août 2022.

Les indicateurs d'activité

Répartition du nombre de mouvements par activité

	Aviation d'affaires	Aviation légère	Aviation d'Etat	Trafic Hélicoptère	Trafic Global
2022	14 448	42 610	1 820	13 627	72 511
Var* 2021	+ 11,8%	+ 1,7%	- 2,8%	- 5,7%	+ 1,9%

L'évolution annuelle moyenne du trafic global depuis 2012 est de + 0,08%



Mme Françoise BRUNETEAUX, membre titulaire de la CCE, représentante de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins demande ce que représente cette augmentation par rapport à 2019, les années 2020 et 2021 étant particulières.

M. Thierry POLLET, directeur de l'aéroport de Cannes-Mandelieu indique que le trafic de 2022 est au-dessus de celui de 2019.

M. Alexis GIORDANA, membre titulaire de la CCE, président de l'association Aéroport Cannes-Mandelieu partenaires, voudrait souligner que les 14 000 mouvements de l'aviation d'affaires spécifiés dans la présentation représentent 7 000 avions. Les populations impactées pour les arrivées ne le sont pas pour les départs.

M. François JANIN continue la présentation en indiquant que 58% du trafic est effectué par la mer en 2022. Un chiffre stable puisque cette valeur était de 59% en 2021.

Les indicateurs de trafic

Répartition du nombre total des arrivées & départs IFR entre terre et mer

	Arrivées Terre	Arrivées Mer	Départs Terre	Départs Mer
2021	5 760	1 472	146	7 414
2022	6 206	1 461	238	7 524

En 2022, 58% du trafic est réalisé depuis/vers la mer



Sur l'indicateur suivant, il rappelle que les arrivées par la mer sont plus nombreuses l'hiver, phénomène expliqué par la présence prolongée de la brise de terre et par un trafic moins soutenu favorisant les atterrissages en QFU 35.

Les indicateurs de trafic

Répartition en % des arrivées & départs IFR entre terre et mer

	Arrivées Terre	Arrivées Mer	Départs Terre	Départs Mer
Hiver 21-22	66%	34%	2,5%	96,5%
Été 22	67%	13%	03%	97%
2022	61%	39%	03%	97%

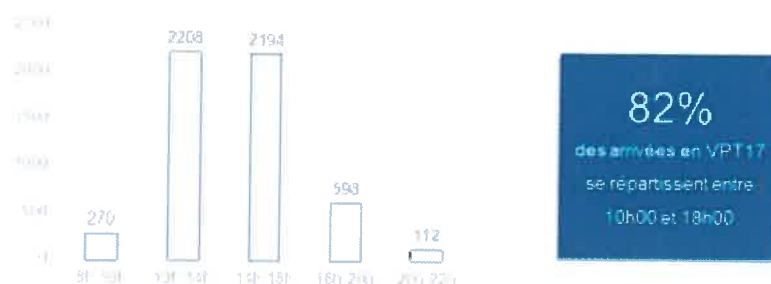
En 2022, 39% des arrivées et 97% des départs sont réalisés par la mer



L'indicateur suivant indique que la majeure partie du trafic, 82%, se situe en plein cœur de la journée entre 10h00 et 18h00. Il est rappelé que l'aéroport est fermé entre la fin septembre et la fin mars à 20h00 puis à la nuit aéronautique en ajoutant + 30 minutes de la fin mars à la fin septembre.

Les indicateurs de trafic

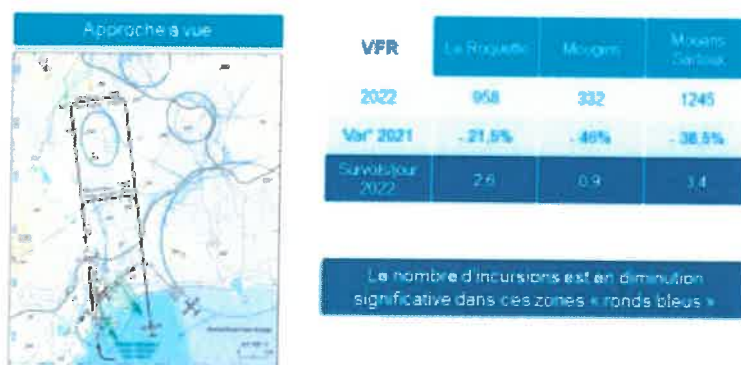
Nombre d'arrivées VPT17 IFR par tranche horaire



L'indicateur de trajectoire suivant présente le taux de pénétration des vols VFR dans les ronds bleus (RB). On a observé une diminution sur les zones identifiées pour l'année 2022. M. François JANIN rappelle qu'un objectif de zéro survol sur ces zones est difficile à tenir puisqu'il s'agit de vols à vue.

Les indicateurs de trajectoires

Les zones de survol à éviter



M. Eric LEGROS, membre suppléant de la CCE et représentant de l'association AUCAP, demande à ce qu'on lui confirme que les nombres de survols mentionnés dans la présentation incluent aussi les cas marginaux qui sont à l'initiative du contrôleur aérien.

M. François JANIN lui répond que c'est le cas, ces chiffres englobent les survols de toutes causes.

L'indicateur de trajectoire suivant prend le rond bleu de La Roquette comme zone de comptage pour les survols en IFR. Il fait remonter une baisse des survols en 2022. Ce qui donne un nombre de survols compris entre 1 et 2 survols/jour. Il est précisé que la fin de l'approche est à vue, que ce n'est pas une approche de précision et qu'atteindre un nombre de survols de zéro est difficilement atteignable. M. François JANIN conclut en expliquant que les diminutions des deux indicateurs précédents résultent de la veille quotidienne des trajectoires et des sensibilisations effectuées auprès des pilotes et compagnies. Il ajoute qu'un saisonnier est en renfort sur cette mission lors de la période estivale.

Les indicateurs de trajectoires

La zone de comptage de La Roquette



Mme Françoise BRUNETEAUX demande si les 246 emails envoyés représentent 246 pilotes qui étaient hors trajectoire.

M. François JANIN répond que ce chiffre représente 246 trajectoires qui ont été d'un point de vue environnemental en inadéquation avec ce qui est préconisé par l'aéroport. Une sensibilisation est alors faite auprès des pilotes afin qu'ils puissent en avoir conscience et le corriger lors de leur prochaine venue.

Mme Françoise BRUNETEAUX explique que ce qui remonte auprès de la mairie de Cannes et plus largement sur le territoire de la communauté d'agglomération c'est le sentiment de la population que les trajectoires et les altitudes sont dans une grande majorité des cas non respectées. A ce propos elle souhaiterait avoir une réunion de travail intermédiaire à ce sujet, sur le respect des altitudes et des trajectoires afin de travailler sur ce qui peut être encore amélioré à ce sujet.

M. Jean-Claude GENEY mentionne que ces 246 trajectoires ne proviennent pas toutes de pilotes différents et qu'il peut y avoir des pilotes récidivistes.

M. Christian ORTEGA, membre titulaire de la CCE, représentant de la communauté d'agglomération du Pays de Grasse et maire de la Roquette sur Siagne exprime qu'il existe un ressenti très fort des habitants de la Roquette Sur Siagne sur les nombreux survols du village, notamment des jets qui ne respectent pas la trajectoire.

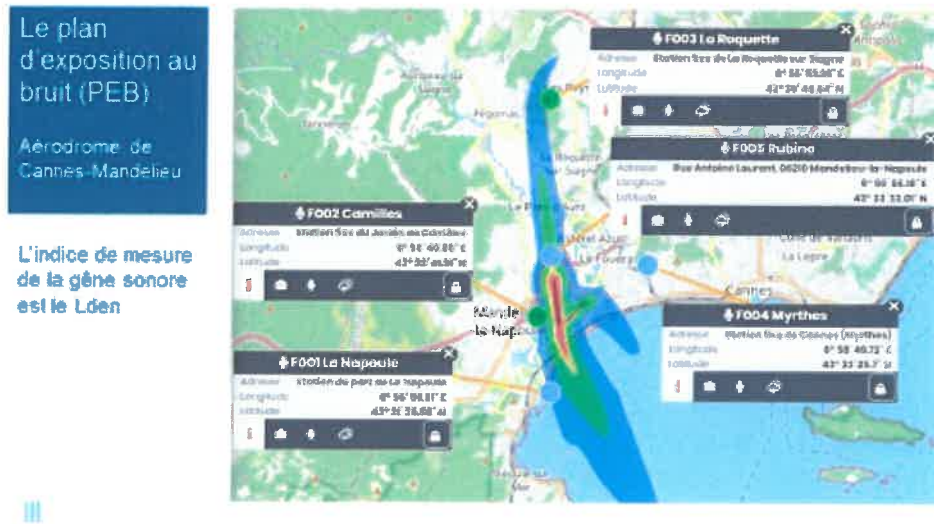
M. Thierry POLLET rappelle que ces ronds bleus sont des zones de survol à éviter, et non des zones d'interdiction de survol. L'aéroport étudie quotidiennement les chevelus des trajectoires avec l'aide de l'aviation civile si nécessaire afin d'identifier les pilotes à sensibiliser. Il ajoute que cela fait une dizaine d'années que l'aéroport et les Services de la Navigation Aérienne (SNA) travaillent ensemble à l'amélioration de celle-ci. Si nous pouvions comparer la densité des avions qui survolent cette zone entre 2012 et 2022, nous verrions que celle-ci a fortement diminuée.

M. Cédric TEDESCO, Délégué Côte d'Azur de la DSAC/SE, rappelle que cette amélioration du nombre des survols est liée à la sensibilisation mais aussi à la formation des pilotes sur le terrain. Cette approche reste, à ce jour, une approche volée à vue et la dispersion observée qui est normale s'explique par des questions de maintien de la sécurité, en fonction de la configuration de l'avion, en fonction du vent, en fonction des circonstances du vol. Il faut encore travailler à l'amélioration de cette approche mais un objectif de zéro survol n'est pas atteignable.

M. Thierry POLLET souligne qu'un briefing pilote a été mis en place sous l'impulsion de certains intervenants de la CCE aujourd'hui présents et qu'il est réactualisé chaque année afin de donner un maximum d'informations environnementales aux pilotes.

M. Eric LEGROS demande de prendre en considération les nombres de survols peu élevés présentés, par exemple pour la Roquette sur Siagne c'est une moyenne de 1,48 survol par jour.

Les slides suivantes sont relatives au bruit.



Les indicateurs de bruit

Le Lden (Day Evening Night pour Jour Soir et Nuit) est l'indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière de 24h.

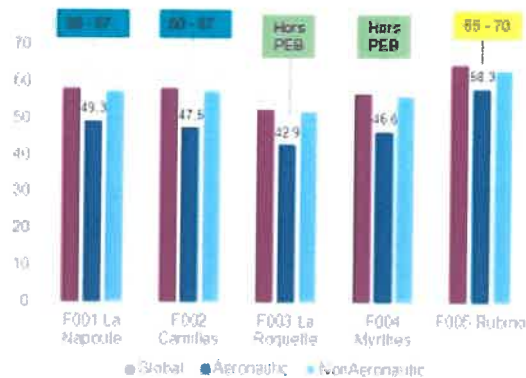
Il est calculé en moyennant les bruits relevés aux différentes périodes de la journée, auquel est appliqué une pondération pour les périodes plus sensibles (+5dB(A) en soirée 18h > 22h et +10 dB(A) la nuit 22h > 06h)

Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré, mais une indication pondérée.

M. François JANIN rappelle que le Lden permet d'établir le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ainsi que les cartes stratégiques de bruit. Il prend aussi en compte le phénomène de gêne puisque cet indicateur est pondéré en soirée (+5dB(A)) et la nuit (+10dB(A)). Il détaille les valeurs ci-dessous en concluant que les valeurs enregistrées sont conformes au PEB.

Les indicateurs de bruit

Exemple du Lden en dB(A) pour juillet (nbr de vols max.)



Toutes les mesures Lden de juillet sont conformes au PEB

Toutes les mesures mensuelles de 2022 sont conformes au PEB

Mme Françoise BRUNETEAUX revient sur cette notion de bruit qui occasionne de nombreux mécontentements. Après avoir constaté qu'il n'y avait pas de systèmes de mesure de bruit sur les zones en proximité de l'aéroport, la communauté d'agglomération a récemment commencé à se doter d'un premier capteur installé dans le quartier « Floribondas » une zone dans laquelle étaient enregistrées de nombreuses réclamations. Bien que les campagnes de mesures vont continuer, elle insiste sur le fait de mettre en place un travail de réflexion pour diminuer les nuisances qui certes sont résiduelles mais qui restent une problématique à traiter.

M. Jean-Claude GENEY demande si les résultats des mesures réalisées par la communauté d'agglomération sont partagés avec la plateforme.

Mme Françoise BRUNETEAUX répond que ces mesures sont très récentes. Que la communauté d'agglomération s'est dotée de ces équipements pour permettre d'objectiver le ressenti des habitants. Les résultats seront bien entendu partagés une fois disponibles. Elle ajoute qu'un seul capteur n'est pas suffisant et qu'il faudra à l'avenir se doter de deux ou trois capteurs dans le cadre de la politique environnementale soutenue par Mr David LISNARD.

M. Jean-Claude GENEY rappelle que la majorité du trafic est réalisé à la belle saison, une période pendant laquelle nous sommes plus enclins à profiter des extérieurs, un environnement soumis au bruit en général. Parvenir à un niveau de bruit aéronautique proche de zéro est difficilement envisageable à très court terme pour deux raisons :

- La technologie de l'électrique n'est pas encore transposable à cette activité.
- Nous sommes sur un territoire extrêmement dynamique d'un point de vue économique et événementiel qui continuera d'attirer cette clientèle.

Personne ne peut contester les efforts faits qui sont à l'origine des résultats encourageant présentés aujourd'hui, il faut continuer sur cette voie et garder en tête tout le chemin parcouru.

Mme Françoise BRUNETEAUX convient tout à fait du chemin parcouru mais ajoute qu'il nous faut travailler à identifier ce qui peut encore être fait en termes d'amélioration des trajectoires ou d'altitudes. Elle plaide pour l'amélioration technique des équipements aéronautiques avec notamment les silencieux. Elle rappelle que la population tend à dire que la situation s'est dégradée ces dernières années.

M. Pierre VALET note que le Lden est une valeur moyenne et ne peut pas être représentative du ressenti de la population. Qu'il ne faut pas se satisfaire uniquement de ces données.

M. François JANIN explique que cette valeur du Lden est analysée pour nous permettre de nous comparer au PEB. Il indique que d'autres indicateurs comme le LAmax seront présentés en GT Bruit.

M. Alexis GIORDANA attire l'attention sur le fait que d'avoir réussi à faire la distinction entre le bruit aéronautique et non aéronautique permet aujourd'hui de constater que l'environnement aéronautique est moins bruyant que le non aéronautique représenté par les bruits ambiants, véhicules et autres. Il note une différence de presque 10 dB(A) sur certaines des mesures présentées, ce qu'il qualifie de considérable.

Mme BRUNETEAUX explique être consciente des efforts faits par le monde aéronautique, qu'il serait certainement nécessaire de mieux véhiculer ces informations d'un point de vue collégial mais qu'elle ne peut pas nier les réclamations qu'elle reçoit concernant des survols d'avions qui sont soit trop bas soit trop bruyants.

M. Philippe ACHARD rebondit sur les propos de Mme BRUNETEAUX et sur la zone « Floribondas » où le capteur de bruit installé y a mesuré un bruit ambiant à 38dB(A). Si on considère que l'ACUNSA parle de gêne sonore pour les riverains à partir de 10dB(A) au-dessus du bruit ambiant, donc ici $38+10=48$ dB(A), alors l'arrêté mis en place en mai 2022 qui autorise les tours de piste des avions classés CALIPSO D, est une aberration sur le plan environnemental. Car ces avions classés D produisent plus de 68 dB(A) à 1.000 pieds d'altitude, or ici, les zones d'habitations sont rapidement en collinaire et nous obtenons des pics de bruit très élevés. Il explique que l'ACUNSA dans son étude de 2020 a recommandé d'interdire la circulation des avions classés D sur les tours de piste. Sur « Floribondas » les habitants sont survolés entre 500 et 600 pieds, donc, si on divise par deux la hauteur ce qui multiplie par 4 l'intensité sonore, vous rajoutez 6 dB(A) aux 68 dB(A) ce qui donne des mesures qui se situent entre 70 et 75 dB(A) sous la trajectoire. Il termine par le fait que l'arrêté autorise aussi les avions CALIPSO C à voler à basse hauteur, à 500 pieds, ce qui donne d'après ces relevés, des passages compris entre 70 et 75 dB(A), valeurs trop élevées.

M. Alexis GIORDANA demande à M. Philippe ACHARD de confirmer qu'il a bien des relevés à 75 db(A).

M. Philippe ACHARD confirme qu'il a bien des passages à 75 dB(A).

M. Jean-Claude GENEY précise que ces discussions qui ponctuent le point n°1 de l'ordre du jour sont riches mais demande à ce qu'elles se poursuivent en GT Bruit. Ces échanges illustrent la pertinence des réunions thématiques qui permettent d'aller dans le détail.

M. Philippe ACHARD prend la parole pour exprimer la problématique des tours de piste à basse hauteur. Il voudrait rappeler que lors des réunions précédentes, les quatre associations s'étaient opposées au maintien des tours de piste à basse hauteur, qu'il n'y a pas de trajectoire publiée, qu'ils sont interdits à Toussus-le-Noble, interdits à Toulouse-Lasbordes et qu'ils ne sont pas pratiqués à Pontoise. Ces sites sont cependant bien moins urbanisés qu'ici. C'est une activité très préoccupante pour les riverains et il demande que soient présentés dorénavant les statistiques de l'activité basse hauteur sur l'aéroport de Cannes.

M. Eric LEGROS intervient en expliquant que les vols qui font de la basse hauteur sont des vols d'instruction, marginaux puisqu'un pilote va peut-être en faire deux ou trois sur la durée d'une instruction et ensuite quelques-uns seulement tout au long de sa carrière pour le besoin de s'entraîner. Un vol basse-hauteur ne fait pas de la basse hauteur sur tout le circuit

de tour de piste, d'autant plus au-dessus d'une zone urbanisée. La basse-hauteur va être effectuée sur la terminaison, le pilote descend plus bas que la normale pour aller simuler un atterrissage en panne moteur. On est sur une situation qu'il ne faut pas assimiler à un tour de piste car cela n'a rien à voir ni de façon opérationnelle ni en nombre. Cependant il est toujours pertinent d'apporter de la transparence, donc apporter des quantités, des chiffres permettrait d'éclairer ce genre de commentaires.

M. Cédric TEDESCO répond en plusieurs points :

- Il y a eu un GT bruit dans lequel des statistiques ont été présentées. Il note qu'il y a une confusion de la part de Mr Philippe ACAHRD entre l'utilisation de la piste 04/22 et les tours de piste basse hauteur.
- Il confirme de nouveau que l'utilisation de la 04/22 est marginale.
- Il rappelle que le dernier arrêté a encore ajouté de nouvelles restrictions/interdictions concernant les tours de piste basse hauteur.

M. François JANIN termine la présentation avec les slides consacrés aux signalements du Piaggio P180 et à l'accueil du Pipistrel en décembre 2021.

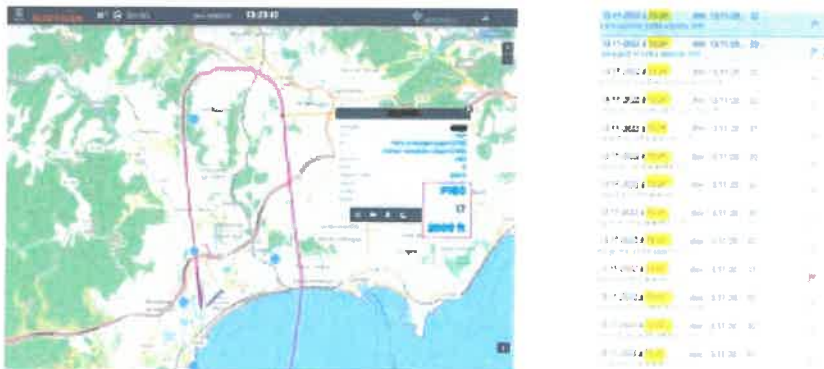
Les signalements liés au type avion Piaggio P180



Trajectoire et altitude correctes d'un point de vue environnemental



Les signalements liés au type avion Piaggio P180



13 signalements enregistrés -> difficulté d'identifier les réelles anomalies
95 arrivées par la terre d'un P180 en 2022





21 vols démo
16 heures de vol
219 kWh consommés

Bilan des pilotes après essai :

- > L'appareil est silencieux
- > Temps de recharge intéressants, 1h30 pour passer de 50% à 95% de la charge

M. Eric LEGROS qualifie le pipistrel d'excellente preuve de concept, une forme du futur de l'aviation légère. Mais à ce jour, c'est un appareil qui peut être utilisé sur Cannes en tour de piste dans certaines circonstances uniquement et notamment en raison de son autonomie.

M. Mathieu DI COSTANZO, membre titulaire de la CCE, représentant des usagers de l'aérodrome, Directeur de la société Cannes Aviation, rappelle que l'autonomie de cet appareil est de 50 minutes. Que la réglementation demande à avoir 30 minutes de réserve lorsque nous ne sommes plus en vue de la piste, ce qui signifie qu'il reste 20 minutes pour évoluer. Il faudra attendre une nouvelle amélioration technologique avec l'évolution des batteries pour le voir se développer.

M. Franck GOLDNADEL prend la parole pour souligner que si l'aéroport a autant insisté pour que les tests de cet appareil électrique soient effectués sur Cannes, c'est qu'il pense que dans un avenir court-moyen terme ce type de technologie va arriver de façon plus mature sur le marché. Il insiste en disant que l'aéroport de Cannes Mandelieu sera un aéroport friendly pour ce type de technologie et que différents dispositifs seront mis en place pour accueillir au mieux cette aviation, que se soit en réduisant les redevances ou en aidant les écoles de pilotage et les aéroclubs à s'en doter.

M. Mathieu DI COSTANZO, confirme suivre de près les évolutions technologiques de ce secteur aéronautique. Il envisage de s'équiper d'un appareil Pipistrel sur l'année 2023 chez Cannes Aviation dans la mesure de pouvoir s'en procurer un. L'objectif de cette démarche est de pouvoir tester concrètement la mise en exploitation de ces avions en fonction de son activité. Il tient à préciser que cela ne représentera que très peu de mouvements dans un premier temps.

M. Jean-Claude GENEY propose à titre de conclusion de ce premier point, de prendre acte de la trajectoire de l'avion électrique qui fait ici consensus et fait le lien avec le point n°2 de l'ordre du jour et la présentation de la démarche environnementale.

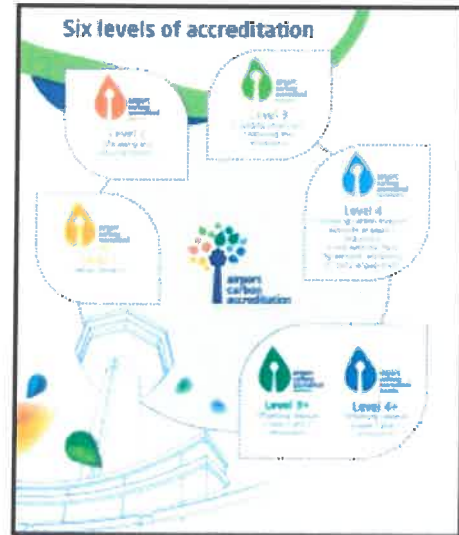
M. Thierry POLLET passe à la présentation de la démarche environnementale des aéroports de la Côte d'Azur.

Le programme Airport Carbon Accreditation

La démarche « Airport Carbon Accreditation » (ACA) a été mise en œuvre par l'ACI Europe et WSP Environment afin d'aider les aéroports à atteindre l'objectif de neutralité carbone en 6 niveaux d'accréditation.

A ce jour, 425 aéroports dans le monde sont certifiés sur les 6 niveaux, dont 26 au niveau 4+ « Transition ».

Le groupe Aéroports de la Côte d'Azur (Nice, Cannes et Saint Tropez) a été le premier groupe d'aéroports français certifiés 4+ en 2021, le plus haut niveau de certification à ce jour.



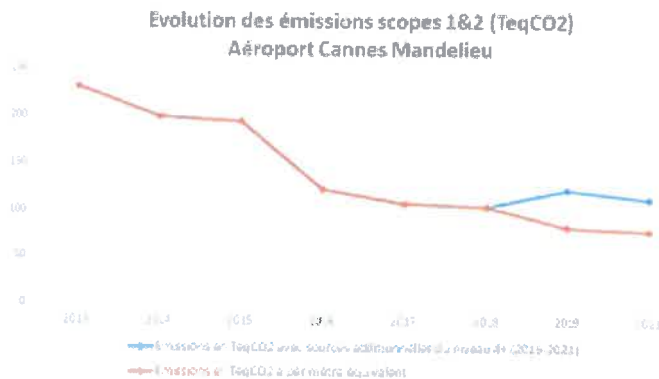
Le niveau 4+ « Transition »

Quelles sont les nouvelles recommandations à intégrer?

- Réduire de manière absolue ses émissions directes (scopes 1 et 2): consommation de combustibles des véhicules, engins, chaudières et groupes électrogènes, les fuites de gaz frigorigènes et l'achat d'électricité
- Orienter l'objectif de réduction selon les projections de l'IPCC: - 45% en 2030 par rapport à 2010
- Intégrer obligatoirement les sources additionnelles directes et indirectes suivantes, si applicable:
 - Fuites de gaz frigorigènes (directes et installations appartenant aux tiers)
 - Emissions liées à la demi-croisière des avions (indirectes, scope 3)
 - Emissions liées aux engins non routiers lors de travaux sur la plateforme (indirectes, scope 3)
 - Transport et traitement des déchets produits sur site (indirectes, scope 3)
 - Traitement des eaux usées sur site (directes, scope 1)
- Mettre en place un « Stakeholder partnership » avec les parties prenantes de la plateforme
 - impliquer activement les tiers à réduire leurs émissions et fixer des objectifs mesurables en cohérence avec ceux du gestionnaire



Evolution des émissions entre 2013-2021



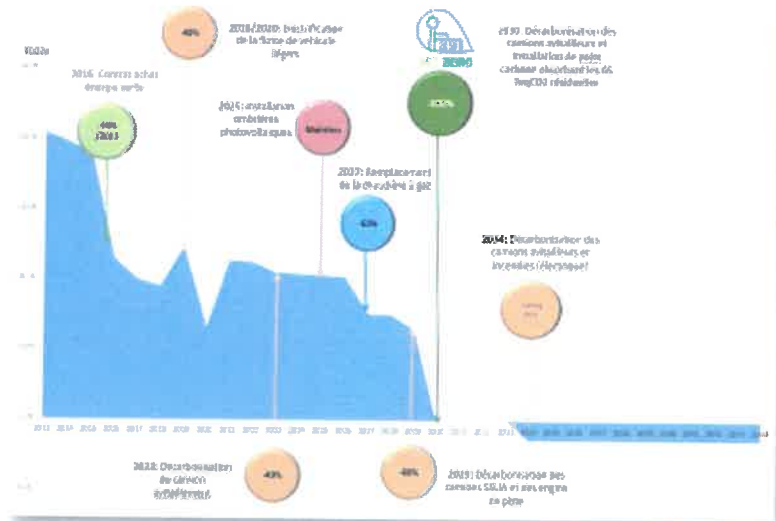
- ✓ A périmètre équivalent, -66% d'émissions de GES en 7 ans
- ✓ Grâce à des actions techniques, organisationnelles et humaines
- ✓ Suivi des consommations énergétiques via un système de management certifié ISO 50001:2018



Pour aller encore plus loin...

Stratégie CAP 2030

- Atteindre le Net Zéro sans compensation sur les émissions directes du gestionnaire d'ici 2030



Mme **BRUNETEAUX** intervient en félicitant le travail exceptionnel de l'aéroport et demande si celui-ci a pris contact avec les services de la CAPL concernant les réseaux de chaleur, car ils réalisent aussi un travail remarquable.

M. **Thierry POLLET** répond positivement.

M. **Jean-Claude GENEY** salue la détermination des aéroports de la Côte d'Azur pour le travail réalisé sur sa démarche environnementale.

M. **Jérôme VIAUD** annonce qu'il va devoir quitter la séance prématurément, M. Jean-Claude GENEY lui demande à quel horizon pense-t-il organiser une réunion de travail sur l'étude CGX pour envisager la tenue d'une CCE sur ce sujet.

M. Jérôme VIAUD explique qu'une réunion de travail sera organisée rapidement. Que les résultats de l'étude lui sont parvenus récemment et que ses équipes sont en train de finaliser le travail. Il remercie le sous-préfet pour l'invitation à cette CCE.

Nous passons à la présentation de la DSAC sur la mise en œuvre de l'arrêté du 09 mai 2022.



CCE CANNES 20/01/23

BILAN ARRÊTÉ DU 09/05/22 ET CLASSIFICATION CALIPSO

direction générale de l'aviation civile

1

20/01/2023



Arrêté du 9 mai 2022 - rappels

Nouvelles mesures intégrées dans l'arrêté du 9 mai 2022 :

- Renforcement important des contraintes sur les tours de piste pour les non basés
- Restrictions fortes sur les tours de piste « basse altitude »
- Mise en place d'une plage 12H-15H sans tours de piste les dimanches et jours fériés pendant la période estivale (qui a été étendue)
- Classification CALIPSO (classification acoustique pour les avions légers) pour les avions basés à compter du 15 juin 2023 avec restrictions sur les tours de piste applicables en fonction
- Objectif visé : restreindre les TDP effectués pour de la formation aux seuls aéronefs basés et bien classés selon CALIPSO

Rappel du processus d'adoption de cet arrêté :

- Travail de concertation mené par la DSAC/SE toute l'année 2021
- Présentation en CCE Cannes le 8 décembre 2021 qui s'est prononcée en majorité favorablement
- Consultation du public du 12 janvier au 3 février 2022 synthèse publiée par la DGAC en avril 2022
- Présentation du projet à la séance plénière AC/MUSA du 7 mars 2022 avis favorable sous 2 réserves
- Arrêté signé le 9 mai 2022 et publié au JORF le 12 mai 2022

direction générale de l'aviation civile

2

20/01/2023

M. Philippe ACHARD remet en question l'objectif visé de restreindre les tours de piste (TDP) à de la formation aux seuls aéronefs basés et bien classés selon CALIPSO, pour sa part l'objectif n'est pas atteint.

M. Cédric TEDESCO lui indique que la logique globale de l'arrêté est d'empêcher aux avions non basés de faire de la formation sur Cannes du fait de la contrainte à 2 TDP consécutifs maximum. Par ailleurs, avec les restrictions applicables à partir de juin 2023, les cinq TDP consécutifs maximum seront réservés aux avions basés classés A, B et C. Ceux non-classés ou classés D auront des restrictions supplémentaires. Il indique qu'on ne va pas rouvrir le débat sur l'arrêté dans cette CCE.

M. Jean-Claude GENEY réagit en disant que l'arrêté a été signé, publié et qu'il est applicable.

Mme Françoise BRUNETEAUX demande quelles étaient les réserves de l'ACNUSA relatives à cet arrêté.

M. Cédric TEDESCO répond qu'il existait deux réserves de rédaction. Sur la première l'ACNUSA demandait à déterminer la notion de « temps de départ », donnée difficilement identifiable concernant les tours de piste. La seconde concernait une rédaction pouvant porter confusion sur la possibilité ou pas de réaliser des TDP en dehors des horaires de contrôle. Celle-ci a été prise en compte et le document a été modifié à cet égard.

M. Philippe ACHARD intervient pour dire que la première réserve n'a pas été levée, que l'ACNUSA maintient sa réserve sur l'ambiguïté de ce point dans l'arrêté.

M. Cédric TEDESCO explique qu'un désaccord persiste sur cette notion de « temps de départ » qui, pour la DGAC, n'est pas pertinente dans le cadre des restrictions relatives aux TDP. Il rappelle que l'ACNUSA a donné un avis FAVORABLE à cet arrêté indépendamment de ces deux réserves. Il poursuit la présentation.



Arrêté du 9 mai 2022 - Surveillance des tours de piste

- Diffusion de l'information auprès des usagers
 - ACA: emails à tous les usagers basés + diffusion/affichage d'un FLYER
 - DSAC/SE publication d'un SUP AIP, suivi d'une mise à jour rapide de l'information aéronautique permanente (carte VAC)
- Travail en amont pour mise en place d'un processus de surveillance systématique avec participation SNA/SE et ACA
 - Base d'identification = nombre de mouvements renseigné par la Tour
 - Vérification hebdomadaire sur la base de la liste des mouvements fournis par ACA intégrant le nombre de mouvements renseigné par la Tour
 - Distinction vols basés / non basés
 - DSAC/SE vérifie le respect des limites en nombre de mouvements
 - ACA vérifie le respect du créneau d'interdiction entre 12h et 15h en été



Arrêté du 9 mai 2022 - Surveillance des tours de piste

- Identification des cas
 - Les vols identifiés sur la base du listing des mouvements et ceux reportés par l'ACA (créneau d'interdiction) font l'objet d'un rejeu radar pour détecter les cas avérés
 - Depuis le 15/06 > 100 rejeux radars effectués → 13 cas avérés
 - Pour les cas avérés, si A/C aéroclub, demande d'information pour identifier le responsable du manquement (aéroclub ou pilote privé)
 - Délai de 15j pour réponse et au-delà enclenchement du processus de notification de manquement ACNUSA
- Bilan des manquements avérés en cours de traitement selon processus ACNUSA
 - 13 vols
 - 11 manquements par rapport à la limite des 5 TDP
 - 2 manquements par rapport au créneau d'interdiction des WE et jours fériés

Rappel du processus de manquement ACNUSA



M. Cédric TEDESCO rappelle la procédure : la DGAC est responsable de l'établissement d'un procès-verbal qui part à la fois à l'ACNUSA et à l'utilisateur. Sur cette base, l'utilisateur doit répondre à l'ACNUSA en lui donnant des éléments d'information sur les faits reprochés. L'ACNUSA transmet ensuite ces éléments à la DGAC qui rédige un rapport complet qui sera lu et étudié en séance plénière de l'ACNUSA afin de déterminer le manquement et le montant de l'amende associée. L'utilisateur peut assister ou se faire représenter à cette séance.

L'ACNUSA est consciente qu'il y a un laps de temps trop long entre l'identification d'une situation inhabituelle, l'étude de cas et la sanction prononcée. Les acteurs travaillent à améliorer ce délai notamment au travers d'améliorations des outils informatiques.

Arrêté du 9 mai 2022 – Bilan autres manquements

Année du manquement	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de dossiers « chapitre »	12	1	2	10	8
Nombre de dossiers « VPT »	0	4	1	5	2
Nombre de dossiers « TDP »	-	-	-	1	13
Total des manquements relevés	12	5	3	16	23
Montant total des amendes prononcées	124 000	2 000	30 000	66 000	7 000
Nombre de dossier examiné par ACNUSA	12	3	3	14	2

- Données mises à jour au 31/12/2022
- Pour les manquements 2022
 - VPT analysées jusqu'au 31/12
 - Mouvements « chapitre » vérifiés jusqu'au 31/10
- 2021 : 5 dossiers « chapitre » classés sans suite car manquements non constatés; les 5 dossiers « VPT » ont été sanctionnés pour un montant total d'infraction de 32 000 euros; 1^{er} manquement TDP sanctionné pour un montant de 4 000 euros
- 2022 : 1 dossier VPT sanctionné pour un montant de 7 000 euros

M. Cédric TEDESCO rappelle que l'aéroport de Cannes est un des aéroports les plus surveillés et contraints de France. En plus des contraintes TDP, il mentionne la contrainte de limitation sonore avec l'interdiction des avions (jets) dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 13 EPNdB et leurs manquements associés intitulés « chapitre ». Depuis 2019 des manquements concernant le non-respect de l'altitude sur le plan vertical d'un segment de la VPT, intitulé « VPT », sont également relevés. Sur 2022, 23 manquements ont ainsi été enregistrés au global.



Arrêté du 9 mai 2022 – Classification CALIPSO

- Rappel CALIPSO : classification sonore pour les avions légers basée sur des mesures prises en situation réelle de vol et exprimées au moyen d'un indice de performance sonore défini en référence au bruit maximal d'une conversation (65 décibels)
- 15 juin 2023 : entrée en vigueur du critère de classification CALIPSO pour les aéronefs basés sur Cannes :
 - restrictions fortes sur les TDPs pour les aéronefs non classés ou classés D (équivalentes à celles des aéronefs non basés),
 - restrictions supplémentaires également prévues pour les aéronefs classés C
- Courrier du DSAC/ISE adressé dès février 2022 (sans attendre la sortie officielle de l'arrêté) pour :
 - inciter les usagers basés à lancer leur demande de classification sans attendre,
 - leur rappeler la procédure applicable,
 - leur confirmer l'ouverture dès 2022 du nouveau site de mesure CALIPSO sur l'aérodrome d'AUBENAS et la poursuite de la prise en charge par la DGAC du coût des mesures : à l'exception des frais liés au déplacement de l'avion sur le site de mesures

M. Philippe ACHARD explique que la grande problématique vient de la méthode de prise de mesures de CALIPSO qui se fait à 1000ft par rapport au niveau de la mer. Ici, les habitations sont très vite en collinaire. Il demande quelles sont les modalités qui seront mises en place pour contrôler le classement des avions et les restrictions qui leur seront associées.

M. Cédric TEDESCO indique que le travail est en cours sur ce point.

M. Philippe ACHARD demande pourquoi les non basés ne sont pas soumis à la classification CALIPSO.

M. Cédric TEDESCO précise que le choix a été fait d'appliquer d'importantes restrictions aux avions non basés avec pour objectif de les empêcher de faire de la formation sur Cannes indépendamment de leur classement CALIPSO. Etudier chaque tracé d'avion non basé avec un rejeu en comparant ces mouvements au classement CALIPSO de l'appareil serait par ailleurs un travail difficilement réalisable. En revanche ce travail d'association sera bien réalisé pour les avions basés à Cannes en se basant sur un fichier fourni par le gestionnaire. Il poursuit la présentation.



Arrêté du 9 mai 2022 – Classification CALIPSO

Point de situation sur Cannes :

- 32 avions classés 9A, 18 B, 2 C et 3 D
- 75% des avions en moyenne au niveau national peuvent être classés par équivalence. Quelques avions basés à Cannes doivent cependant faire l'objet de mesures sur site. Concernant les campagnes menées sur l'aérodrome d'Aubenas :
 - la météorologie sur la 1ère campagne organisée au printemps 2022 n'a pas été favorable et a donc fortement limité le nombre d'avions pouvant effectivement être mesurés ;
 - la 2ème campagne prévue à l'automne 2022 a été annulée faute d'inscrits suffisants ;
 - une 3ème campagne est prévue en mars 2023, campagne où les aéronefs de Cannes seront prioritaires
- Une réunion avec l'ensemble des basés de Cannes a été organisée par la DSAC/ISE le 17 novembre 2022 pour faire le point sur cette classification CALIPSO, rappeler la bulle du 15 juin 2023 pour ceux qui n'ont pas encore entrepris la démarche, et enfin identifier les quelques cas particuliers devant être traités en lien avec la direction du transport aérien (DTA) de la DGAC.

M. Thierry POLLET apporte quelques précisions sur l'activité des tours de piste sur Cannes pour laquelle une étude a été réalisée du mois d'avril au mois d'octobre 2022. Sur cette période, 96% des tours de piste ont été effectués par 25 avions. Sur ces 25 avions, principalement dédiés à l'apprentissage, 20 sont classés CALIPSO.

M. Eric LEGROS rappelle que, de par la législation actuelle, certains avions ne sont pas encore classables à ce jour alors même que leurs propriétaires en ont fait la demande administrative. Il rappelle aussi que la classification « C » a un niveau de bruit inférieur ou égal à celui d'une conversation, soit 68dB(A). Il souhaite surtout revenir sur le montant des amendes administratives. Ces amendes ont été définies il y a de nombreuses années à l'encontre de grandes structures commerciales mais sont applicables aujourd'hui à des structures pour lesquelles les montants requis peuvent représenter la mort administrative de celles-ci. Notamment pour les aéroclubs qui sont des structures associatives qui représentent une part très importante du nombre de mouvements sur Cannes. Le montant des amendes est disproportionné par rapport à la nature des manquements et des structures visées. Il souhaite comparer ce qui est requis à l'encontre d'un pilote qui effectue un tour de piste au-dessus des cinq autorisés et ce qui est requis contre un automobiliste qui met en danger la vie d'autrui en ne respectant pas un stop, il juge le rapport déséquilibré. Un aéroclub est une structure associative dont la majorité des membres sont bénévoles avec une faible trésorerie consacrée à la sécurité des vols, à l'évolution des appareils. Il en profite à ce titre pour remercier l'aéroport pour le dispositif mis en place de subvention pour l'aide à l'équipement de silencieux.

M. Cédric TEDESCO rappelle plusieurs éléments : que la responsabilité de la DGAC est de monter les dossiers de manquement, c'est l'ACNUSA qui par la suite détermine la nature et le montant des sanctions. Il rappelle que Toussus-le-Noble et Cannes sont les deux seuls terrains soumis à cette surveillance ACNUSA concernant les TDP de l'aviation générale. Il informe que le STAC devrait définir rapidement la date de la prochaine campagne de mesure CALIPSO sur Aubenas et que les avions basés à Cannes y seront prioritaires.

Il indique que la prochaine étape importante sera la surveillance du point de l'arrêté consacré à CALIPSO et qu'un bilan sera fait à la fin de l'été. Enfin, Il souhaite mettre en avant les résultats positifs sur les nombres de pénétrations des « ronds bleus » dont les chiffres ne cessent de diminuer au fil des années et remercie les aéroclubs notamment pour leur travail de pédagogie sur ce point.

M. Eric LEGROS se fait l'écho des aéroclubs et de leurs instructeurs pour rappeler que la réglementation est au coeur de leur méthode pédagogique en s'appuyant notamment sur l'utilisation d'affiches présentant les aspects environnementaux de l'aéroport de Cannes.

Mme Françoise BRUNETEAUX demande pourquoi la grande majorité des avions ne s'est pas inscrite à la campagne de mesures CALIPSO d'automne 2022.

M. Cédric TEDESCO indique qu'il n'y avait pas assez d'inscrits à cette session pour que toute l'organisation nécessaire soit mise en place, et ce, malgré les relances faites auprès des usagers.

M. Jean-Claude GENEY prend acte de la remarque qui a été faite sur la notion de disproportion entre la nature des manquements, le profil des structures visées et les sanctions émises par l'ACNUSA.

Concernant les avions qui sont encore à classer CALIPSO, et par soucis d'équité, il est conscient qu'il faudra bien dissocier ceux qui se sont donné les moyens de faire classer leurs avions mais qui n'ont pu obtenir de classement pour des raisons indépendantes de leur volonté et les autres qui se retrouveront au pied du mur à la date donnée.

M. Franck GOLDNADEL donne son sentiment que cet arrêté est très contraignant pour les acteurs concernés de l'aéroport. Il rajoute qu'il faudra effectivement que l'Etat puisse avoir une écoute différenciée entre les usagers qui ont entamé toutes les démarches de

classement et ceux qui ne l'ont pas fait. Il ne voudrait pas que l'on sorte de la séance avec le sentiment que cette classification CALIPSO était quelque chose de simple à mettre en place et que tout le monde a attendu la dernière minute pour en entamer les démarches.

Mme Françoise BRUNETEAUX indique que la mise en place de l'arrêté n'a fait qu'accélérer la prise de conscience des usagers et que le rythme de classement aurait pu être meilleur. Toujours au titre des réductions des nuisances environnementales, elle soumet l'idée que la région pourrait s'associer à l'accompagnement d'investissements pour certains aéroclubs dans l'optique d'accélérer le processus.

M. Mathieu DI COSTANZO rappelle qu'il était difficile financièrement de participer aux précédentes campagnes de mesures. Un certain nombre d'usagers déclarent ne pas vouloir participer à ces campagnes car cela leur occasionne des frais trop importants. Le coût supporté pour aller à Moissac par exemple était de plus de 1.000€ pour un monomoteur. C'est principalement ce qui explique que certains avions ne soient pas encore classés notamment les privés qui n'en auront pas l'utilité puisqu'ils n'effectuent pas de TDP. Le nombre réduit d'avions classés peut aussi être lié à d'autres facteurs comme des maintenances de longue durée, l'avion n'était pas disponible à la date de la session. Enfin la météo est aussi un paramètre important, les avions étant exploités commercialement et soumis à un planning d'activité, il n'est pas possible de reprogrammer une session à cause d'une météo dégradée.

M. Philippe ACHARD intervient pour rappeler au sous-préfet qu'un courrier du SID a été adressé à la sous-préfecture pour demander trois avancements : la mise à jour de la charte de l'environnement, la mise à jour du guide des bonnes pratiques environnementales pour les VFR et le respect de la procédure moindre bruit sur les TDP de l'aviation légère.

M. Jean-Claude GENEY répond que concernant la charte de l'environnement, il n'est pas prévu de réouverture du document et précise que les GT sont là pour travailler en profondeur sur de nombreux sujets. Néanmoins, il sera possible de faire un point d'avancé des actions de la charte lors d'un prochain GT.

Le guide des bonnes pratiques environnementales, est mis à jour exclusivement par les professionnels de l'aéronautique et les services compétents de l'Etat. Les associations n'ont pas à interférer dans son élaboration, comme il avait été rappelé l'an passé par la sous-préfète Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS. Sur les procédures moindres bruit, il demande à M. Cédric TEDESCO d'intervenir.

M. Cédric TEDESCO indique que ces sujets peuvent à nouveau être discutés en GT.

M. Eric LEGROS précise que les procédures moindres bruits sont en vigueur aujourd'hui, qu'elles sont appliquées au-dessus de la zone aéroportuaire quel que soit le type du vol.

M. Philippe ACHARD explique qu'il souhaite que ce point sur les procédures « moindres bruit » soit inscrit dans l'arrêté.

M. Eric LEGROS réitère que la carte VAC qui s'applique à tous les appareils est un texte de loi en vigueur aujourd'hui.

M. Patrick JOURDAN, membre titulaire de la CCE, représentant les contrôleurs de la circulation aérienne demande comment sont traités les sixièmes tours de piste consécutifs si ceux-ci relèvent d'une remise de gaz.

M. Daniel FIORIO, Chef de division de la DSAC/SE répond que ces mouvements sont exclus de la comptabilisation puisque après analyse ils relèvent d'une manœuvre de sécurité. Il en profite pour souligner la bonne relation tripartite entre la DSAC, le SNA/SE et le gestionnaire dans le processus de détection des manquements TDP.

M. Mathieu DI COSTANZO explique que dans sa structure par exemple, le pilote ayant effectué un sixième TDP doit faire un rapport en interne à l'officier de sécurité des vols afin d'avoir tous les éléments à transmettre dans le cas où la DSAC les contacte.

M. Eric LEGROS reprend les propos de madame Françoise BRUNETEAUX sur le besoin de donner plus d'informations à ceux qui en demandent. Il indique se porter volontaire pour participer à des actions à but pédagogique et répondre à certaines idées reçues, qui quelques fois, rendent le débat difficile.

M. Françoise BRUNETEAUX répond qu'il faudrait en effet réfléchir à organiser une rencontre entre usagers aéronautiques et riverains de l'aéroport afin d'y présenter les infrastructures, les équipements, la démarche environnementale, et les métiers.

M. Thierry POLLET indique que ce type de visites ont eu lieu par le passé, que la fête de l'aviation au mois de septembre a aussi permis d'ouvrir les portes de la plateforme à tous ceux désireux de la découvrir. Ces visites à but pédagogiques sont une bonne pratique que nous reconduirons cette année.

M. Jean-Claude GENEY poursuit le déroulé de la séance en indiquant que la plateforme n'est pas « acrusée », mais qu'il a néanmoins accepté que l'ACNUSA présente son bilan de l'année 2022 en visioconférence. Il indique par la suite qu'il y a un problème technique avec la connexion avec le représentant de l'ACNUSA et que leur rapport sera joint au compte rendu de cette CCE.

En conclusion, Monsieur le sous-préfet réaffirme la nécessité d'aller plus loin dans le partage d'informations, dans la pédagogie. Il insiste sur le fait que les informations partagées doivent servir à avancer sur des sujets de fond. Il regrette que certains sujets soient encore régulièrement évoqués bien qu'ils aient déjà été débattus et entérinés précédemment.

Il remercie les membres présents et clôture la séance à 17h00.

LE SOUS-PRÉFET DE GRASSE
D EL 45-04

Jean-Claude GENEY