



PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES
SOUS-PREFET DE GRASSE

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

La Présidente

le 25 JAN. 2021

COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
de l'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU
du vendredi 25 novembre 2020 à 14 h 30

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Madame Anne FRACKOWIAK-JACOBS, sous-préfète de Grasse, le mercredi 25 novembre 2020 à 14h30 sur l'aéroport Nice Côte d'Azur

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

M. Patrick JOURDAN (Titulaire)

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

ASSOCIATION AEROPORT CANNES-MANDELIEU PARTENAIRES

L'association n'était pas connectée

AVIATION LEGERE

M. Alain SARRAN (Titulaire)

AVIATION d'AFFAIRES

M. Mathieu di COSTANZO (Titulaire)

« Représentants de l'exploitant de l'aérodrome »

M. Franck GOLDNADEL (Titulaire)

2. Au titre des représentants des collectivités locales

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

M. Richard GALY (Titulaire)

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Le conseil départemental n'était pas connecté

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

Mme Françoise BRUNETEAUX (Titulaire)

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

M. Christian ORTEGA (Titulaire)

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)

M. Pierre MONARD (Titulaire)

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

M. Philippe ACHARD (Titulaire)

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

M. Jean-Michel DECROUY (Titulaire)

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

L'association n'était pas connectée

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

M. Roland LYSEE (Titulaire)

Représentant les Administrations

Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS sous-préfète de Grasse et Présidente de la CCE
Mme Amandine PERA-LADET sous-préfecture de Grasse
M. Yves TATIBOUET, DGAC/DSAC SE
M. Nicolas LOCHANSKI, DGAC/DSAC SE
M. Cédric TEDESCO, DGAC/DSAC SE
M. Nicolas BOULAY, DGAC/SNA SE
M. Florian ROULLIER, DGAC/SNA SE
M. Marius DE-OLIVEIRA, DGAC/SNA SE

Participaient également à la réunion

M. Philippe GABOULEAUD, ACNUSA
M. Jérôme VIAUD, Président de la communauté d'agglomération du pays de Grasse.
M. Sébastien di GIORGIO, commune de Mougins
M. Marc OCCELLI, commune du Cannet
M. Didier CARRETERO, commune du Cannet
M. COMBE, commune de Pégomas
M. Philippe SAINTE-ROSE FRANCHINE, Maire de de Peymeinade
M. Philippe CARASSOU-MAILLAN, CACPL
M. Laid BOUZZETIT, SID
M. Philippe GIMENEZ, DSAC-SE
M. Thierry POLLET, ACA/ACM
Mme Stéphanie MEDRECKI, ACA/ACM
Mme Claire ROUSSEAU, ACA/ACM

En raison de la pandémie de la COVID19, cette CCE s'est déroulée en visioconférence.

Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS, sous-préfète de Grasse, ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport Cannes-Mandelieu et rappelle que les présentations ont été envoyées en amont à l'ensemble des membres titulaires de la CCE.

La CCE ne s'était pas encore tenue en 2020 en raison de la crise sanitaire mais a également été décalée afin d'avoir plus d'éléments à communiquer sur l'expérimentation de la trajectoire nord-ouest RNP AR, qui a eu lieu le 16 octobre dernier. Un point d'étape de cette nouvelle procédure sera donc réalisé en séance par le SNA.

Elle rappelle que la Commission Consultative de l'Environnement est une instance de concertation et non de décision. La séance d'aujourd'hui n'amène donc pas à prendre de décision sur les sujets qui seront présentés. Par ailleurs, il ne s'agit pas non plus d'un lieu de débat philosophique où chacun peut discuter de ses opinions concernant le devenir de l'aviation.

Suite à la CCE du 7 juin 2019, la communication entre les services de la DGAC, de l'aéroport et les associations de riverains et élus s'est beaucoup améliorée. Quatre groupes de travail se sont tenus en sous-préfecture ainsi que 2 réunions avec les élus de la commission.

Elle souhaite vivement que cette réunion soit pragmatique et que les échanges se déroulent dans le respect des propositions de l'ordre du jour.

Elle procède à l'appel des membres de la CCE afin de s'assurer de la présence de chacun et rappelle les règles de bon fonctionnement d'une visioconférence.

La parole est donnée à **Mme ROUSSEAU, chargée d'études environnement et relations riverains de l'aéroport Cannes Mandelieu**, qui présente les indicateurs sur la période de janvier à septembre 2020.

POINT N°1 : INDICATEURS ACM 2020 (ACA)

Mme ROUSSEAU, rappelle que l'intégralité des indicateurs sont présentés mois par mois lors des groupe de travail.

Elle commence par présenter les indicateurs d'activité avec :

1/ La répartition du nombre de mouvements en fonction des différentes catégories de trafic.

Une diminution générale de -21% est enregistrée sur les 9 premiers mois de l'année.

On note donc une diminution de :

- ⇒ - 26% pour l'aviation d'affaire. (Le chiffre présenté en séance sur l'aviation d'affaires correspondait au mois de septembre 2020. Les chiffres ont donc été mis à jour sur la présentation en pièce jointe de ce compte-rendu.)
- ⇒ -9.4% pour l'aviation légère
- ⇒ -38% pour le trafic hélicoptères
- ⇒ -23.5% pour l'aviation d'Etat.

2/ Les indicateurs de trafic

Ils présentent une diminution de la proportion des survols IFR terre de 1% par rapport à 2019.

3/Le nombre d'arrivées « trombone » (VPT17-MVL) par tranche horaires.

Cette année encore, le constat est que la majorité des vols en IFR par le trombone s'effectue entre 10h et 18H. Pour rappel il n'y a pas de trafic après 20h en hiver et jusqu'à 8h du matin sur toute l'année.

La présentation se poursuit par les indicateurs de trajectoire:

4/ Le nombre d'incursions VFR dans les ronds bleus.

Pour rappel, les ronds bleus sont des zones de survol à éviter. Une diminution générale de -13% du nombre d'incursions VFR dans les ronds est enregistrée.

5/ Le nombre de survols IFR du centre de la Roquette sur Siagne.

Pour rappel, il n'existe pas de zone de survol à éviter pour les IFR. La zone de comptage correspond au rond bleu VFR de la Roquette sur Siagne d'où émane historiquement le plus grand nombre de plaintes.

Cette zone comptabilise les avions qui ont tendance à couper le dernier virage et survoler le centre de la Roquette sur Siagne qui est sur un relief élevé.
Une diminution de -33.7% est enregistrée par rapport à 2019.

Les indicateurs bruit :

6/ Le Laeq aérien et non aérien

Une diminution globale du Laeq aérien sur l'ensemble des stations de mesures de bruit est enregistrée.

7/ Le Lden par station

Le Lden mesuré sur les différentes stations est conforme au Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

M. GALY, membre titulaire de la CCE, représentant du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur, Maire de la commune de Mougins demande à avoir le pourcentage d'incursions VFR dans les ronds bleus.

Malgré une diminution globale du trafic enregistrée de janvier à septembre 2020, il rappelle qu'il y a eu une augmentation du trafic sur les mois de juillet et août 2020 par rapport à l'été 2019.

Mme ROUSSEAU explique que cette année ne peut pas être comparée aux années précédentes au vu du contexte sanitaire et économique, ni considérée comme une nouvelle tendance. La diminution globale du trafic sur l'année est la conséquence directe de la crise sanitaire et économique. L'augmentation du trafic sur l'été en est également la conséquence, la Côte-d'Azur est restée attractive et certains passagers ont utilisés des avions privés pour atterrir à Cannes.

M. Monard, membre titulaire de la CCE, Président de l'ADNA, rebondit sur les propos de M. Galy concernant l'augmentation conséquente du trafic sur les mois de juillet et août. Ce niveau de trafic a montré la limite de saturation en termes de nuisances sur les riverains. L'ADNA a enregistré un nombre record de plaintes sur ces deux mois, près de vingt mille au total.

Monsieur Viaud, Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et Maire de la commune de Grasse, annonce que les pays de Grasse et les pays de Cannes Lérins travaillent ensemble en parfaite phase sur les questions de l'aéroport et des nuisances aériennes. En tant que président du Scot'ouest il a pu mesurer, lors de l'enquête publique, combien les nuisances liées à l'aéroport et à ses trajectoires cristallisent les inquiétudes des populations et des associations. Il faut donc travailler sur les possibilités de réguler le trafic.

Il fait également part de sa surprise de voir à l'ordre du jour de la CCE, une partie sur le retour de l'expérimentation de la trajectoire nord-ouest.

Lors de la réunion en sous-préfecture avec les élus en présence des services de l'aéroport et de la DGAC qui a eu lieu le 6 juillet dernier, il avait fait part de son inquiétude sur cette trajectoire nord-ouest permettant de soulager le survol des habitants de Cannes, du Cannet, de Mougins, de Mouans-Sartoux.

Il ne peut accepter que cette gêne soit reportée sur les communes de l'ouest qui sont à ce jour préservées. Il demande alors quelles sont les autres alternatives envisagées par les services de l'aviation civile pour réduire la gêne liée au survol des populations. Il déplore qu'à aucun moment entre début juillet et aujourd'hui, les services de l'aéroport et de la DGAC n'ont pris la peine de se rapprocher des élus du territoire afin de les informer et de les associer aux démarches qui ont été entreprises.

Il pose la question sur la transparence et l'objectivité des études menées par la DGAC pour le compte de l'aéroport sans concertation avec les élus. Il souhaite être associé en tant que Maire de Grasse et Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse aux études et être présent à chaque étape.

Mme la sous-préfète explique qu'il est difficile d'être transparent sur une expérimentation lorsqu'elle n'a pas encore eu lieu. Avant d'en parler en toute connaissance de cause, les services de l'Etat devaient s'assurer que sur un plan aéronautique cette trajectoire était bien possible. Il était tout à fait inutile de réunir des groupes de travail avec des personnes non expertes du sujet, si après expérimentation, les services de l'aviation civile s'apercevaient que cette trajectoire ne pouvait pas être mise en place.

La première étape a donc été de réfléchir à la possibilité d'une nouvelle trajectoire. C'est ce qui a été exprimé lors du groupe de travail de juillet dernier auquel M. VIAUD participait et au cours duquel il a été indiqué aux élus que les tests seraient réalisés par une entreprise privée volontaire, la compagnie Netjets, sous le contrôle de la DGAC, qui est un service de l'Etat dont on ne peut remettre en cause l'objectivité et la neutralité.

Cette expérimentation a eu lieu au mois d'octobre. Il était donc difficile de réunir les élus avant, pour communiquer des informations que les services de l'Etat n'avaient pas.

Cette commission fait donc une nouvelle fois preuve de transparence car toutes les informations dont dispose l'Etat, vont être communiquées. Il s'agit d'un point d'étape sur cette expérimentation sans prise de décisions sur le sujet.

Elle précise également que l'objectif de limitation des nuisances aériennes est partagé par tous. La liste des actions réalisées par les services de l'aviation civile et l'aéroport depuis de nombreuses années et en permanence en vue de limiter les nuisances pourrait être rappelée. Les chiffres présentés lors des groupes de travail prouvent la mise en place de ces actions.

Elle annonce vouloir, avec les services compétents de la DGAC, se rendre compte objectivement des nuisances subies sur le terrain au plus près des habitations afin de pouvoir encore mieux les réduire.

M. VIAUD regrette de ne pas avoir été tenu au courant des dates, lieux et créneaux horaires de ces vols d'expérimentation que Mme la sous-préfète s'était engagée à communiquer lors de la réunion de juillet dernier.

Si tel est le cas, Mme la sous-préfète regrette et assume ce manquement, mais encore une fois, ces vols d'expérimentation étaient destinés à tester la trajectoire par des pilotes et non à mesurer l'impact dans l'immédiat. Tel que demandé dans le courrier qui lui a été adressé, elle s'engage à ce que soient communiquées les études d'impacts sur le bruit et sur les altitudes de cette trajectoire nord-ouest au premier trimestre 2021.

M. Yves TATIBOUET, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, confirme que la DGAC est fortement à l'écoute des riverains et des élus. Sous l'égide de la sous-préfète, les groupes techniques et réunions avec les élus ont été multipliés afin d'exposer de façon la plus détaillée possible la démarche de la DGAC. Il souligne également la volonté constante de la DSAC et du SNA de s'améliorer et d'écouter pour approfondir les dossiers. Il est donc temps d'exposer ce qui a été fait depuis la CCE du 7 juin 2019 et il laisse la parole à M. TEDESCO.

POINT N°2 : CONCERTATION ET TRAVAUX MENES DEPUIS LA DERNIERE CCE (DSAC-SE)

M. TEDESCO, Délégué Côte-d'Azur de la DSAC Sud-Est présente en premier lieu le bilan des infractions et des manquements. Il y a deux types de manquements applicables sur l'aéroport Cannes-Mandelieu.

1/ Infractions « EPNdB / chapitre » :

Restriction la plus forte en France. Elle est appliquée également à Nice mais uniquement de nuit. Pour explication, ces avions bruyants peuvent venir en journée sur Nice mais pas de nuit et ils ne peuvent pas venir à Cannes sur toute la plage horaire d'ouverture.

- 12 Procès-Verbaux (PV) constitués pour des vols en 2018: montant total de 124 000 euros d'amendes prononcées par l'ACNUSA
- 1 PV constitué en 2019
- 2 PV constitués (à ce stade) en 2020

2/ Nouvelles infractions « Respect dans le plan vertical de la trajectoire vent arrière VPT 17 » (introduites par l'arrêté du 5 août 2019):

Près d'une soixantaine de vols ont été analysés depuis août 2019 grâce à une détection automatique des vols trop bas. La grande majorité des vols analysés étaient des aéronefs qui, pour des raisons météorologiques, n'ont pas volé une VPT mais une MVL (manœuvre à vue libre) qui est alors mise en service par le contrôle aérien.

5 Procès-verbaux ont cependant été constitués.

- 4 PV constitués pour des vols en 2019
- 1 PV constitué (à ce stade) en 2020

Cela montre non seulement que les exploitants respectent très bien cette VPT mais aussi que ceux qui n'avaient pas bien préparé leur vol ont été identifiés par la DGAC.

M. TEDSCO annonce également qu'en plus du suivi de ces deux manquements, il y a une présence très régulière de la gendarmerie des transports aériens sur l'aéroport Cannes Mandelieu. A ce jour sur l'année 2020, 35 services de contrôle dont 9 spécifiquement en juillet et en août ont été réalisés. Lors de ces services, la GTA vérifie le respect des règles vis-à-vis des tours de piste. Aucune infraction par rapport aux nouvelles règles issues de l'arrêté du 5 août 2019 n'a été détectée lors de leur présence.

M. TEDESCO poursuit avec les concertations et les travaux menés depuis la CCE du 7 juin 2019 conformément aux engagements pris par Mme la sous-préfète.

4 groupes de travail techniques ont eu lieu en sous-préfecture ainsi que plusieurs échanges par mails, téléphone et en bilatéral avec les associations de riverains.

Il souhaite mettre en avant les éléments qui ont fait l'objet de beaucoup d'échanges :

- Comparaison précise des règles applicables avant et après la publication de l'arrêté du 5 août 2019
- Présentation de nombreuses statistiques de survol avant et après la publication de l'arrêté du 5 août 2019
- Réponses détaillées, avec présence d'experts de l'administration (pilote et contrôle aérien), à toutes les questions qui ont été posées par les associations de riverains SID et ADNA

M. TATIBOUET présente les suites que propose la DGAC. Il fait état en 2020 de nombreuses plaintes relayées par l'association du SID ainsi que par le Président de la CACPL concernant Cannes la Bocca. Il rappelle que les trajectoires sont complexes et qu'il est difficile de distinguer à partir du sol à quelle altitude passent les aéronefs ou quelle trajectoire ils utilisent.

Il propose de réaliser une rencontre in situ dans le quartier sensible de Cannes la Bocca en présence d'élus et de représentants de riverains, en liaison avec la tour de contrôle de l'aéroport Cannes Mandelieu. L'objectif est de présenter les trajectoires en temps réel pour qu'il n'y ait plus de confusion et ainsi objectiver les choses. Il reconnaît que l'arrêté de 2019 est peu lisible et souhaite donc le simplifier et améliorer la compréhension des restrictions des tours de piste. Il souhaite également le faire évoluer avec des mesures plus restrictives dans une démarche d'approche équilibrée. Il faut prendre le temps de la concertation avec les élus, les riverains mais également avec les usagers qui vivent économiquement de leur activité, pour aboutir sur une évolution possible de l'arrêté en 2021.

Il rappelle la forte demande en 2018, des élus des communes impactées par la VPT actuelle de travailler sur une trajectoire par le nord-ouest car le côté ouest du territoire est moins habité. Il souligne le travail important réalisé par le SNA et les bureaux spécialisés associés sur cette étude et rappelle avoir convaincu le directeur général de l'aviation civile et le directeur de la DSNA de faire passer l'étude de cette trajectoire en priorité par rapport aux études demandées à Nice.

Il remercie Netjets de s'être portée volontaire dans cette expérimentation malgré le contexte difficile. La compagnie devra être agréée par les autorités portugaises de surveillance de la sécurité afin d'aller plus loin dans ce domaine. Si la mise en place de cette procédure est approuvée, sa mise en œuvre sera très progressive car, à ce jour, peu d'avions sont équipés et peu de pilotes formés. Néanmoins cela reste un espoir à moyen terme pour les riverains.

M. POLLET, membre suppléant de la CCE, Représentant de l'exploitant de l'aérodrome, Directeur de l'Aéroport Cannes Mandelieu et des Infrastructures Aéroportuaires de l'Aviation Générale ACA, rappelle que, dans cette prise en compte de la diminution des nuisances sonores, des manques ont été comblés par :

- la mise en place de l'interdiction des avions les plus bruyants,
- le relèvement d'altitude de la vent arrière de la VPT17 de 1500ft à 2000ft,
- le suivi et la mise en place de sanction en cas d'altitude trop basse.

M. GALY, confirme que la mise en place de contravention pour le non-respect de l'altitude est une bonne chose. Or, il demande pourquoi les infractions sont relevées uniquement pour les avions en-dessous de 1600ft en vent arrière et non en dessous de 2000ft qui est l'altitude recommandée dans les publications aéronautiques ?

M. TEDESCO rappelle que ce point a déjà fait l'objet d'explications lors des groupes de travail. Il explique que le 1600 ft n'apparaît ni dans la réglementation ni dans les publications aéronautiques. Les pilotes doivent voler à 2000 ft. Les études menées et les résultats présentés démontrent que cette altitude est respectée. Dans un avion, il y a des marges naturelles en fonction de l'atmosphère, de la qualité du pilotage, des turbulences en cours. Il a donc été estimé, d'un point de vue technique DGAC et d'un point de vue juridique, qu'il fallait prendre une certaine marge pour être sûr que les procédures de manquement et les procès-verbaux qui allaient être mis en place n'allaient pas faire l'objet de contentieux de la part des pilotes. Tous les vols qui ont abouti à un PV de manquement sont dus à des pilotes qui n'avaient pas préparé leur vol.

M. GALY demande s'il est possible de relever l'altitude à 2300ft ou 2500ft à LUXUS afin que les avions entre LUXUS et PIBON soient en décélération et en descente continue, ce qui permettrait de diminuer l'intensité du bruit de 30%.

M. Florian ROULIER, Chef de Service Exploitation SNA-SE, explique les deux raisons qui font que 2000ft est l'altitude maximale possible à ce jour :

- Dans la conception d'une telle procédure il faut nécessairement avoir une phase en palier. Cette phase en palier est entre LUXUS et PIBON à 2000ft. Ce palier entre LUXUS et PIBON est nécessaire au pilote pour stabiliser son vol, préparer la sortie du train d'atterrissage et des volets afin de ne pas ajouter de complexité supplémentaire lors de la phase de descente qui suit.

- Il faut également avoir une marge de sécurité (500ft) par rapport à l'espace aérien qui est situé au-dessus et qui comprend toutes les approches des vols à destination de Nice.

M. GALY questionne sur les altitudes de passage des avions de Nice qu'il pensait passer bien au-dessus de 2500-3000ft.

M. MONARD, comprend que la RNP AR, si elle est acceptée, ne verra le jour que dans plusieurs années et sera au mieux une trajectoire de délestage de la VPT17. Il demande donc de poursuivre le travail sur les améliorations environnementales de cette VPT17. L'ACNUSA, lors de la publication de l'arrêté, avait remarqué qu'il était nécessaire de mettre en place un volume de protection environnemental, c'est-à-dire non seulement des contrôles en vertical mais aussi en latéral. Le constat est que certains avions commettent des écarts en latéral, dépassent par exemple la pénétrante et survolent Mouans-Sartoux centre. Il pose alors la question s'il est possible d'ajouter la contrainte latérale à la contrainte verticale de manière à inciter les pilotes à mieux suivre la trajectoire.

M. LOCHANSKI, Adjoint au Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, rappelle que la DGAC travaille depuis fin 2018 sur de nombreux aspects de réduction des nuisances sonores comme la limitation dans le plan vertical ou l'alternative par le nord-ouest. C'est un énorme travail qui mobilise beaucoup de personnes.

La DSAC est perplexe au vu de la proposition de l'ACNUSA sur le volume de protection environnementale (VPE). Ces VPE existent sur les plus gros aéroports, comme les aéroports parisiens. Ce sont en général des volumes qui sont dans l'axe de la piste et qui suivent donc la finale ou le décollage. L'idée de l'ACNUSA est donc de définir un volume extrêmement complexe qui englobe la vent arrière et l'étape de base jusqu'à la finale. Un tel volume n'a jamais été mis en place en France et poserait d'énormes problèmes car il faudrait conceptualiser pour la première fois un volume dans lequel il serait raisonnable d'avoir des avions. Cette idée, dont le succès paraît très incertain à ce stade, n'a pas été retenue. Les efforts se concentrent à l'heure actuelle sur la RNP AR qui est aussi une innovation en France. Il est donc difficile d'innover sur tous les plans et en permanence.

Le travail actuel porte également sur une objectivation du trafic à Cannes la Bocca. Le but est d'avoir une compréhension commune, de savoir bien identifier et différencier un tour de piste, d'un jet ou d'un avion léger qui se pose sur la piste secondaire et reconnaître quelles sont les altitudes de passage en fonction des trajectoires. L'écart entre la perception de certains et l'analyse statistique qui est fournie ne peut plus perdurer. C'est un deuxième axe fort à développer.

Le troisième axe à développer est sur les tours de piste. Il y a 40 000 mouvements (arrivées/départs) d'aviation légère sur l'aéroport qui comprend de l'entraînement et il y a certainement des gisements sur lesquels travailler.

M. POLLET ajoute que l'analyse des chevelus réalisée depuis des années montre une concentration des trajectoires et un rétrécissement du couloir aérien qui s'est fait de façon naturelle suite aux actions mises en place. Il n'y a pas d'anomalie de vol lorsqu'un avion passe plus à droite ou à gauche de l'axe. Il se demande si le choix de la concentration est plus favorable d'un point de vue nuisance que le fait d'avoir une légère dispersion. Les avions pourront arriver à voler en suivant un trait uniquement avec un guidage très précis et c'est justement l'objet de la RNP AR.

M. MONARD demande donc si les améliorations de la VPT17 sont arrivées au bout ?

Mme la sous-préfète ne pense pas qu'il faut résumer la situation de cette façon. Dans la limite de la réglementation qui s'impose à nous, tous les services, sous-préfecture, DGAC et aéroport continuent à chercher des solutions d'amélioration notamment avec la réouverture de l'arrêté sur les tours de piste. On ne peut aller au-delà des aspects réglementaires et prendre des libertés avec la sécurité des personnes survolées et des pilotes.

M. MONARD comprend que malgré les efforts communs, sous la VPT actuelle il y a une nuisance que l'on ne peut plus diminuer.

M. POLLET ajoute qu'il ne faut pas oublier le nombre d'arrivées par la mer. Il y a une vigilance très particulière de la part du SNA sur ce point. Sur une année, il y a 22% des arrivées qui se font par la mer et 40% en période hivernale.

M. GALY quitte la réunion en remerciant Mme la sous-préfète de diriger cette CCE et pour le travail qui y est fait afin de trouver un consensus sur le sujet. Il s'associe à M. VIAUD, président de la CAPG, sur l'aspect concertation avec les élus et sur la nécessité d'associer les élus sur les différentes étapes de l'étude de la trajectoire nord-ouest. Il souligne qu'à aucun moment il y aura un transfert de la VPT sur une autre trajectoire. Cette nouvelle trajectoire permettra de soulager un peu la VPT actuelle. Il précise qu'il est évidemment important de prendre en compte le côté sécurité.

Il réitère sa demande, d'obtenir sur la période estivale (juin, juillet août et septembre), une régulation des vols ainsi qu'une plage de silence entre 12h et 15h ou 13h et 15h, car l'été, énormément de populations viennent pour profiter de la région. Il demande s'il est possible d'intégrer cette disposition dans l'arrêté.

Mme la sous-préfète remercie M. GALY et explique que ce sujet a déjà été évoqué à plusieurs reprises avec la difficulté de maintenir une activité économique acceptable sur l'aéroport. Cet aéroport compte plusieurs centaines d'emplois directs ce qui n'est pas neutre pour notre département surtout dans la situation que nous connaissons actuellement.

M. POLLET comprend qu'en sortie de confinement les gens soient plus intolérants au bruit. Il rappelle cependant deux chiffres importants : en 2007 il y avait plus de 13 000 mouvements d'aviation d'affaires et en 2019, l'aéroport Cannes Mandelieu traitait 12 000 mouvements. Ce qui démontre que le trafic est maîtrisé. De plus, il tient à compléter que les 17% d'augmentation du trafic aviation d'affaires évoqués sur les deux mois d'été 2020 correspondent en moyenne à 10 mouvements supplémentaires par jour. Un mouvement correspond à une arrivée ou un départ. Les départs en cette période de l'année se faisant tous au-dessus de la mer, ce qui fait qu'il y a eu en moyenne 5 arrivées supplémentaires par jour.

Il annonce que l'aéroport Cannes Mandelieu va mettre en place, avec le SNA, une régulation du trafic IFR pour les mois de juillet et août et ce à partir de 2021.

M. DI COSTANZO, membre titulaire de la CCE, représentant des usagers de l'aérodrome « Aviation d'affaires », Directeur de Cannes Aviation, précise que l'école de pilotage Cannes Aviation est un des acteurs majeurs de la plateforme. Il s'étonne de constater une forte augmentation des plaintes au niveau de Cannes la Bocca alors que rien n'a changé pour les trajectoires VFR depuis plusieurs années.

En tant qu'école, il rappelle avoir toujours eu un développement raisonné qui tient compte de son environnement. Il y a eu des investissements dans des silencieux mais également dans des avions moins bruyants. Il rappelle également avoir toujours participé de manière constructive aux différentes réunions. L'école représente plusieurs instructeurs professionnels qui connaissent très bien la plateforme, qui sont très respectueux des trajectoires et enseignent les bonnes pratiques aux futurs et aux autres pilotes.

Il explique avoir une activité économique importante sur la plateforme et être favorable à une évolution si cela est demandé mais pas en défaveur de leurs métiers qui participent à l'économie de la région. Il faut favoriser les entreprises basées qui voudraient pouvoir continuer à travailler, à former les futurs pilotes de demain et qui sont des acteurs qui investissent, qui créent de l'emploi localement et qui consomment et créent de l'activité dans nos quartiers.

Il souhaite être invité à la visite sur site à Cannes la Bocca pour constater le bruit aéronautique sur le terrain.

L'école existe depuis 1995, c'est l'une des plus vieilles écoles en France. Il est favorable à travailler sur des nouvelles mesures mais il demande de laisser aux entreprises basées une perspective d'avenir sans avoir de restrictions supplémentaires systématiques malgré tout l'investissement qui est fait dans toutes les réunions de travail.

Il demande également à participer aux GT techniques en fonction des sujets et être destinataire de tous les comptes rendus.

Mme la sous-préfète répond favorablement à sa demande.

M. ACHARD, membre titulaire de la CCE, représentant du SID, explique que les statistiques qui lui ont été fournies ne sont pas représentatives de la réalité de la gêne ressentie par les habitants de Cannes la Bocca. La porte de comptage n'était pas assez large.

Il a relevé des règles nouvelles qui génèrent des survols à très basse altitude.

-Il fait part de l'évolution des documentations aéronautiques dans lesquelles le mot « minimum » pour les tours de piste basse altitude a été enlevé par rapport aux versions précédentes.

-Il dénonce des survols à très basse altitude dus aux atterrissages et décollages de la piste 04/22 qui sont devenus très fréquents avec pour conséquence des phases d'accélération qui sont très bruyantes.

Ces nouvelles règles ne respectent l'arrêté du 10 octobre 1957 qui précise les hauteurs minimales de survols d'agglomérations à forte densité de population.

Il précise également que Cannes la Bocca est survolée par des avions classés C Calipso, d'autres qui ne sont pas classés et d'autres qui ne sont pas équipés de silencieux.

Mme la sous-préfète explique que la visite sur site à Cannes la Bocca aura justement pour but d'objectiver les choses et permettra de cibler de nouvelles actions, pour de nouveau améliorer la situation.

M. TEDESCO, fait part de sa grande déception par rapport à la présentation de M. ACHARD qui présente beaucoup d'inexactitudes. Quatre GT techniques ont été réalisés dans lesquels énormément de choses ont été expliquées et présentées. Il précise que Mme ROUSSEAU a fait d'autres portes de comptage que celle citée en référence notamment pour la 04/22 située en bout de piste. Les comptes rendus de ces GT ont été envoyés à tous les membres de la CCE qui pourront analyser et donner leur avis. Il y a également eu des échanges en bilatéral et par téléphone, notamment avec M. LAVIEILLE, pilote instructeur de la DSAC-SE, qui a expliqué de nombreux aspects techniques qui n'apparaissent pas dans cette présentation. Il regrette que M. Achard n'a, à aucun moment, donné crédit aux très nombreuses études réalisées à sa demande et aux très nombreuses explications fournies par des experts en aéronautique.

Concernant la demande du SID sur la mise en application de l'arrêté de 1957, il tient à rectifier que cet arrêté de survol n'est pas applicable pour les phases d'atterrissage, de décollage et de tours de piste. C'est non seulement inscrit dans la réglementation mais également rappelé dans le rapport de l'ACNUSA sur l'aviation légère.

Concernant les recommandations du rapport de l'ACNUSA sur les nuisances sonores de l'aviation légère publié en juillet 2020, il précise que l'aéroport Cannes Mandelieu est l'un des plus avancés dans ce domaine avec Toussus-le-Noble dans la France entière.

M. ACHARD, remercie pour le temps qui lui a été consacré sur le sujet et qui a contribué à sa compréhension. Il insiste sur le fait qu'il y a eu une évolution très importante depuis la mise en application de cet arrêté et que ces éléments sont nouveaux. Ces faits peuvent être corroborés par plusieurs autres riverains. Il répète que les tours de piste ne respectent pas les règles d'altitudes minimales décrites dans l'arrêté de 1957 et qu'il n'existait pas de décollage en 04/22 avant la mise en place de l'arrêté de 2019. Si la porte de comptage avait été mieux placée on aurait pu voir apparaître des avions en septembre 2019 qui n'existaient pas en 2018.

Mme la sous-préfète précise que toutes ces explications ont déjà été données lors des GT et des entretiens et que la commission n'est pas le lieu pour revenir sur ces explications techniques. Un accord sera probablement impossible à trouver avec M. Achard à partir du moment où il n'y a pas d'acceptation que la réglementation s'applique et que les services de l'Etat, avec toute leur neutralité et leur objectivité, sont là pour la faire appliquer. Elle entend cependant la nuisance que cela peut représenter et l'exaspération de certains riverains, notamment après la période de confinement avec la reprise de l'activité économique en générale.

Mme Françoise BRUNETAX, membre titulaire de la CCE, représentante de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, Adjointe au Maire de Cannes, salue le travail effectué par les services de l'Etat sous l'autorité de Mme la sous-préfète pour la préparation de cette Commission. Elle reconnaît qu'il y a encore du travail à réaliser et souhaite, en s'associant à la demande de M. Viaud et M. Lisnard, avoir une étude d'impact sur la nouvelle trajectoire. Il est également important de continuer à améliorer la trajectoire actuelle. Elle accueille favorablement la proposition de rencontres in situ à Cannes la Bocca avec les élus qui permettra d'objectiver les mouvements et de définir ensemble les actions à mener pour améliorer les choses.

Elle demande que soit rappelé le déroulement de la procédure jusqu'à l'adoption de la nouvelle trajectoire nord-ouest et à quel moment l'étude d'impact s'y déroulera.

Elle ajoute que Cannes continue de travailler sur la volonté d'une expérimentation d'un hélicoptère à l'hydrogène qui pourrait limiter très nettement les impacts. Les conclusions seront apportées en 2021 ou 2022.

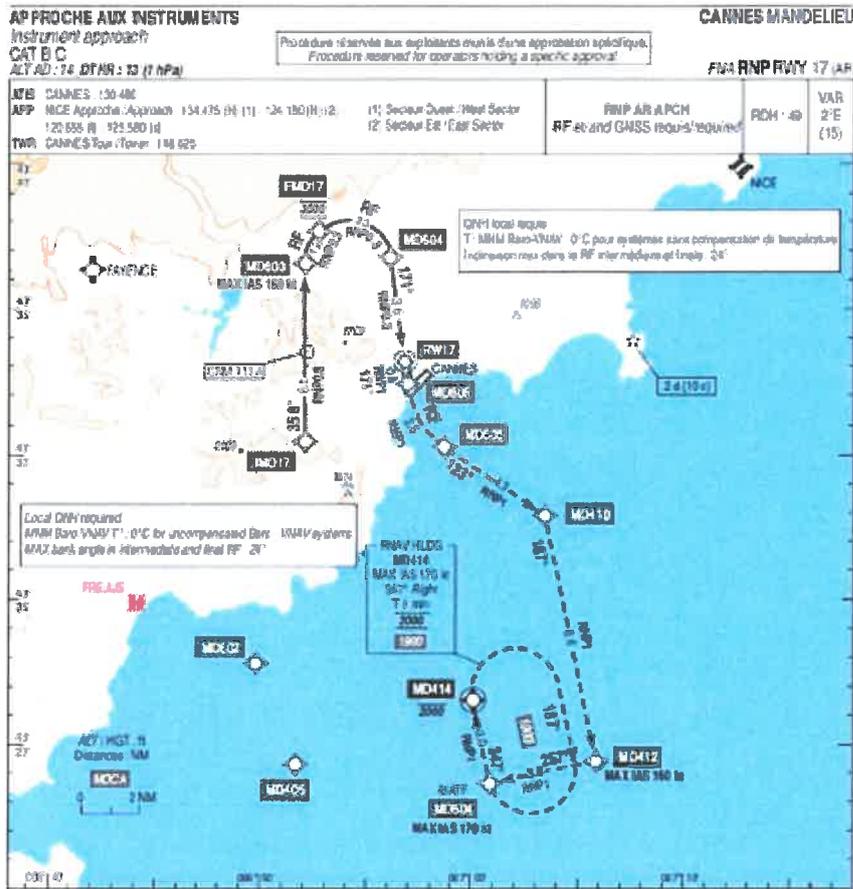
M. Christian ORTEGA, membre titulaire de la CCE, représentant de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, Maire de la Roquette sur Siagne, précise que la Roquette sur Siagne est constamment survolée et qu'il y a un risque important de sécurité. De plus, la population du village est en forte croissance et donc les nuisances sous la trajectoire actuelle seront plus importantes dans le futur s'il n'y a pas d'évolution positive avec la nouvelle trajectoire.

POINT N°3 : POINT D'ETAPE SUR LA TRAJECTOIRE NORD OUEST (SNA6SE)

M. Florian ROULLIER, Chef de service Exploitation SNA-SE, précise que l'étude a été menée en toute neutralité et n'a été sous-traitée à aucun moment. Tous les services de l'Etat ont été impliqués dans cette étude.

Cette trajectoire se base sur les critères de construction définis sur la réglementation en vigueur. Il rappelle que les vols d'essais ont eu lieu il y a cinq semaines ce qui laisse, encore à ce jour, peu de recul pour établir un bilan définitif.

Ci-dessous le projet de publication de carte à destination des pilotes. C'est un processus long et technique pour établir tous les critères de la conception en conformité avec la réglementation.



Il présente ensuite une projection de la trajectoire au sol sur google earth. Il précise que le dernier virage passe sur la zone la plus urbanisée de toute la trajectoire.

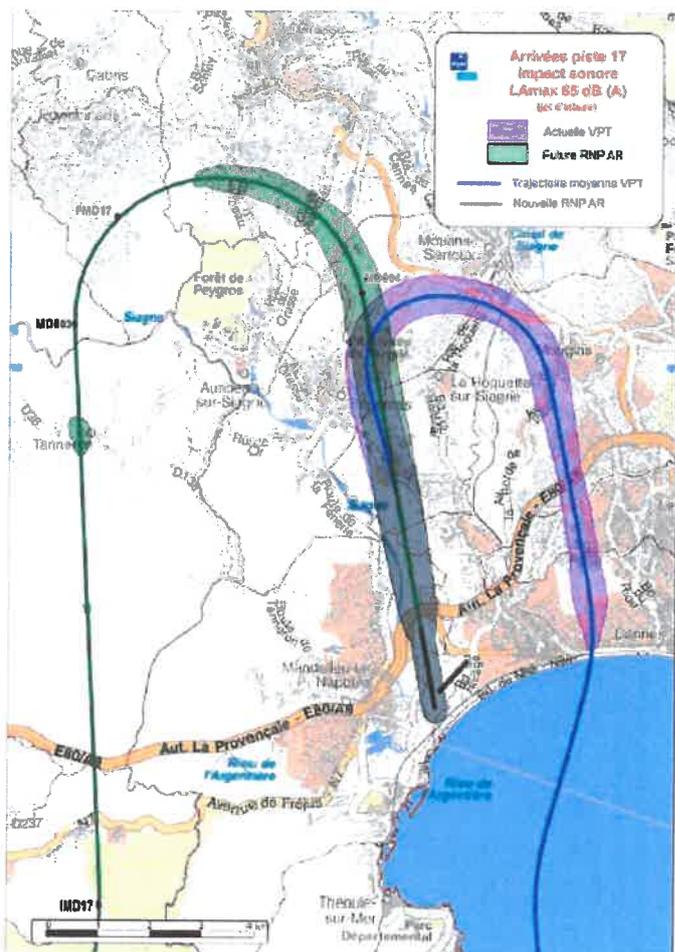
M.ROULLIER poursuit par l'étude d'impact sonore théorique dans laquelle il y a eu comparaison entre la VPT17 actuelle et la nouvelle trajectoire. La VPT17 étant une manœuvre volée à vue, il y a une dispersion naturelle et une trajectoire moyenne a dû être calculée. Elle est représentée par le trait bleu en pages 6 et 7 de la présentation.

Il montre, grâce à une comparaison verticale, que la nouvelle trajectoire est plus haute en terme d'altitude que la VPT17.

Il présente ensuite l'empreinte sonore au niveau du sol pour les deux trajectoires ainsi que la densité des populations survolées. Cette méthodologie est basée sur un modèle de référence qui prend en compte les populations impactées à partir d'un niveau sonore de 65 dB(A). « 65 dB(A) » représente le niveau sonore seuil qui couvre une conversation.

On constate également qu'avec cette nouvelle trajectoire il y a moins de populations survolées.

La discontinuité de l'empreinte sonore Lamax 65 est due au relief sur la vent arrière.



Ci-dessous la liste des communes avec le nombre d'habitants impactés par un niveau sonore supérieur (Lamax) ou égal à 65 dB(A) :

Nombre d'habitants impactés lors d'une approche

| | Actuelle VPT | Future RNP AR | Différence |
|------------------------|--------------|---------------|--------------|
| Cannes | 2007 | 20 | -1987 |
| Grasse | 0 | 1608 | 1608 |
| La Roquette-sur-Siagne | 1902 | 1874 | -28 |
| Le Cannet | 2855 | 0 | -2855 |
| Mandelieu-la-Napoule | 154 | 154 | 0 |
| Mouans-Sartoux | 768 | 242 | -526 |
| Mougins | 3299 | 0 | -3299 |
| Pégomas | 783 | 558 | -225 |
| Tanneron | 0 | 81 | 81 |
| Auribeau | 0 | 0 | 0 |
| Peymeinade | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 11768 | 4537 | -7231 |

Il rappelle que l'objectif de cette trajectoire était de faire une optimisation globale des personnes survolées.

Les vols expérimentaux ont été réalisés avec la compagnie partenaire Netjets le 16 octobre 2020. 5 vols ont été réalisés pour lesquels il y a eu des enregistrements côté sol avec les radars des services de contrôle de la navigation aérienne et côté bord par les pilotes. Les informations ont été croisées pour pouvoir mener un retour d'expérience.

La prochaine étape est de dresser un bilan complet qui permettra de définir la faisabilité de la procédure. A ce jour, on ne peut pas encore porter de conclusion sur ce point.

Ci-dessous les appréciations sur les points étudiés :

Bilan qualitatif (NetJets, SNA/SE)

| PARAMETRE | APPRECIATION |
|---|--------------|
| Couverture satellitaire | Excellente |
| Pilotabilité | Excellente |
| Précision de la trajectoire | Excellente |
| Intégration dans le dispositif existant | Moyenne |
| Niveau de sécurité | Très bon |

Les 5 traces radars étaient toutes superposées. Il y a donc une précision de très grande qualité. A ce stade il n'y a rien de réhibitoire pour une mise en œuvre.

Il poursuit avec un calendrier technique qui présente les dates, au plus tôt, des grandes tâches à effectuer jusqu'à une mise en publication de la procédure.

| Taches | Responsable | Objecif |
|---|-------------|--------------|
| Etude de Sécurité (FOSA) | NetJets | Mars 2021 |
| Etude Approfondie des méthodes de travail | SNA/SE | Avril 2021 |
| Consultation des Usagers de l'Aéroport | SNA/SE | Avril 2021 |
| Approbation par le Comité Régional de Gestion | SNA/SE | Mai 2021 |
| CCE | SNA/SE | Juillet 2021 |
| Publication de la procédure | SNA/SE | Octobre 2021 |

Mme la sous-préfète souligne qu'il faut intégrer dans ce calendrier, l'étude d'impact qui est demandée par les élus de la CAPG et de la CACPL.

Ce calendrier sera donc amené à changer en fonction de cette étude et de sa présentation.

M. Di Costanzo demande quel serait le pourcentage de mouvements IFR par an concerné par cette procédure.

M. ROULLIER répond qu'il n'y a pas eu d'étude précise à ce stade sur le recensement des avions équipés pour réaliser la RNP AR. Une première évaluation serait aux alentours de 10% des vols mais cela demande à être approfondi.

Mme la sous-préfète précise que ce chiffre est destiné à augmenter au fil des années car les appareils seront de plus en plus nombreux à s'équiper au vu de la réglementation qui évolue.

M. COMBE, Adjoint au Maire de Pégomas, représentant de Mme SIMON, Maire de Pégomas et membre suppléant de la CCE, représentant de la CAPG, ne comprend pas pourquoi il y a moins de personnes impactées à Pégomas car le tracé présenté sur les cartes passe plus au centre du village que sur le collinaire.

Il demande s'il y a un risque potentiel d'augmentation du trafic avec cette nouvelle trajectoire ?

M. POLLET rappelle que cette trajectoire nord-ouest correspond à un des objectifs de la charte et d'une CCE, l'engagement est donc respecté. L'ancien sous-préfet M. CASTANET, avait à l'époque déjà expliqué qu'il s'agissait d'une diversification de trajectoire et c'est ce qui est présenté ici. Il n'y a pas d'objectif d'augmentation du volume de trafic.

Il rappelle que les 11 000 mouvements comprennent les atterrissages et les décollages. Il y a donc en moyenne 6000 atterrissages par an et donc ces arrivées nord-ouest représenteraient dans un premier temps environ 600 arrivées.

M. ROULLIER précise que concernant le nombre de personnes survolées à Pégomas il n'a pas de réponse précise à apporter ce jour. Cet aspect demande à entrer plus dans le détail ce qui pourra être fait ultérieurement à cette séance.

Mme la sous-préfète ajoute que cette demande sera intégrée dans l'étude d'impact qui a été demandée en séance et que le cahier des charges fera l'objet d'une présentation aux élus lors d'un groupe de travail.

M. VIAUD souhaite avoir les détails (heures, conditions, type d'appareil..) des vols d'essais. Il demande ce qui se passerait pour les 90% des avions qui ne sont pas équipés RNP AR. Il demande également d'avoir plus de détails sur les impacts par commune.

M. ROULLIER répond favorablement à cette demande. Une fiche synthétique avec tous les éléments sur les vols d'essais lui sera transmise ultérieurement.

Mme la sous-préfète explique que 90% des avions continueront d'utiliser l'approche actuelle jusqu'à ce qu'ils soient équipés. Elle précise de nouveau que l'étude d'impact sera présentée à l'ensemble des élus impactés lors d'un prochain groupe de travail.

M. ROULLIER revient sur le tableau du nombre d'habitants impactés par commune. Il s'agit ici bien du décompte des habitants impactés par un Lamax supérieur ou égal à 65 dB(A) lors du passage d'un avion. Cela ne prend pas en compte toutes les personnes qui sont survolées ce qui explique pourquoi Peymeinade est à zéro. Il s'agit d'un impact lié aux décibels et non aux survols.

M. Philippe SAINTE-ROSE FRANCHINE, Maire de Peymeinade, est effectivement étonné d'avoir un impact à zéro sur Peymeinade alors que la trajectoire passe au-dessus de la commune. Il demande si le nouveau sens d'arrivée des avions ne pose pas de soucis vis-à-vis du vent et si cela ne va pas générer des variations de trajectoire.

M. ROULLIER, explique que le vent n'a d'impact que pour l'atterrissage en finale car un appareil doit, dans la mesure du possible, se poser face au vent. La nouvelle trajectoire reste donc dans le même cas de figure et n'apporte aucune difficulté de ce côté-là. De plus, les vols d'essais ont été réalisés en simulant des conditions de grand vent et il n'y a eu aucune déviation de la trajectoire enregistrée.

M. MONARD, estime que l'étude d'impact à 65 dB(A) est pessimiste car il y a des zones où les relevés Lamax sont plus bruyants. Il demande pourquoi la trajectoire nord-ouest remonte beaucoup plus vers le nord que la VPT actuelle ?

Il a bien noté que cette nouvelle trajectoire n'est pas une nouvelle route d'accès qui va permettre d'augmenter le trafic.

Mme la sous-préfète confirme ce dernier point. Cette trajectoire n'a pas vocation à augmenter le trafic. Elle rappelle que l'étude de cette trajectoire a été demandée depuis des années dans le cadre de la CCE par les associations. Ce n'est pas une expérimentation à l'initiative de l'aéroport. Il s'agit bien d'une contrainte supplémentaire dans le but de limiter les nuisances. L'objectif n'est donc pas d'augmenter le trafic mais au contraire d'en disperser l'impact.

M ROULLIER explique que la trajectoire RNP AR comprend un arc de cercle qui est volé en pilote automatique. L'appareil va donc automatiquement tourner et descendre en même temps à proximité du relief.

Pour garantir les marges de sécurité par rapport au relief et aussi prendre en compte la précision du pilote automatique dans un virage en descente, il n'est pas possible d'amorcer le virage avant avec la réglementation en vigueur.

Il précise que le Lamax de 65dB pris en compte dans l'étude d'impact sonore est un seuil. Il peut donc être plus élevé suivant les zones.

M. ACHARD, souhaite évoquer le guide de bonnes pratiques environnementales pour les VFR qui est publié sur le site. La dernière version n'a pas été rédigée avec les associations. Il demande donc, au nom du SID, de retirer ce guide du site et de le retravailler avec les élus et les associations pour qu'ils correspondent mieux aux attentes.

Il parle notamment de deux aspects troublants dans le guide VFR:

- la prolongation en vent arrière en page 3 du guide VFR.
- la notion de tour de piste hélicoptère qui n'apparaît pas dans l'arrêté.

Mme ROUSSEAU explique que les guides de bonnes pratiques environnementales, tout comme le briefing IFR, sont mis à jour périodiquement. Les dernières mises à jour de ces documents datent effectivement de cette année.

L'aspect prolongation de vent arrière a été ajouté dans le briefing en juillet 2020. Il ne s'agit cependant pas d'une nouvelle procédure. La prolongation vent arrière est inscrite dans les publications aéronautiques depuis toujours.

Mme ROUSSEAU rappelle que le briefing IFR et les guides de bonnes pratiques environnementales sont des documents à destination des pilotes et qui reprennent tous les critères des publications aéronautiques officielles. Ils ont un objectif de sensibilisation des pilotes sur les aspects environnementaux afin de leur permettre de mieux identifier les zones sensibles en dehors des axes, mieux respecter les trajectoires et altitudes. Ces documents n'ont pas vocation à définir de nouvelles trajectoires et procédures avec les associations. Ils se basent uniquement sur les publications aéronautiques qui sont conformes à la réglementation.

Mme la sous-préfète rappelle que la CCE est gérée par un décret de 1987 qui précise que les riverains doivent être consultés et informés sur l'impact en termes de bruit. Il n'a jamais été question, y compris dans les textes qui ont modifié ce décret, d'associer les associations de riverains à la rédaction de texte qui s'adresse à des pilotes professionnels. Il n'est pas acceptable de partager une telle responsabilité avec des personnes non professionnelles.

M. ACHARD demande si le temps n'est pas venu de réaliser une nouvelle charte puisque la dernière date de 2015 et celle d'avant de 2010.

M. LOCHANSKI explique de nouveau qu'il y a de nombreux sujets de travail en cours et qu'il n'est pas possible d'ouvrir tous les chantiers en même temps. Le temps passé à essayer de satisfaire les riverains de Cannes et d'améliorer la situation est considérable. Les axes de travail les plus pertinents à suivre ont été présentés au cours de cette commission et entendus par les participants. Il est donc impossible pour le moment d'ouvrir un autre dossier en parallèle.

M. Marc OCCELLI, Adjoint au Maire du Cannet, fait part du ressenti de l'augmentation des nuisances et des plaintes en mairie cet été. Le Cannet continue à soutenir la demande de sanction pour les pilotes qui ne respectent pas les procédures d'atterrissage ainsi que la demande de limitation du nombre de vols de jet qui serait un élément important pour l'acceptabilité des nuisances générées pour les riverains. Il rappelle également l'attachement que le Cannet porte au développement des atterrissages par la mer.

Concernant la trajectoire nord-ouest, il rejoint le souhait exprimé pour qu'un nouveau vol expérimental puisse être mené en concertation avec les communes afin qu'elles puissent avoir tous les éléments d'analyse et les impacts sur leurs territoires.

Il salue le travail réalisé et qui a permis à cette réunion d'avoir lieu.

M. Patrick JOURDAN, membre titulaire de la CCE, représentant des contrôleurs de la circulation aérienne, Contrôleur Aérien sur l'aérodrome Cannes-Mandelieu, explique qu'en ce moment, il y a moins de trafic et donc dès que le vent le permet, les contrôleurs proposent quasi systématiquement une arrivée par la mer dans le but de réduire les nuisances, ce qui est très souvent accepté par les pilotes.

Il poursuit sur le fait que LUXUS et PIBON sont intégrés dans la phraséologie des contrôleurs car ils représentent des points de report. Les pilotes doivent donc rappeler la tour de contrôle à PIBON pour tourner en base. S'ils tournent plus tard, c'est qu'ils ont certainement quelque chose à faire dans le cockpit qui les prolonge de quelques secondes ce qui fait qu'il y a des fois de la dispersion.

Afin de mieux se rendre compte des nuisances générées par le trafic, il s'est rendu, au mois de mai 2020, au 60 chemin de la Vignasse qui est une zone d'où émanent beaucoup de plaintes de la part d'un riverain. Il a pu constater 2 points importants :

- les avions passent bas. Ce qui est normal en finale d'atterrissage.

- le bruit de l'avion dure environ 15 secondes.

Il compare avec son domicile situé à Golfe Juan, quasiment sous l'axe de l'ILS de Nice, où le bruit d'un appareil tourne aux alentours de 45 secondes.

M. OCCELLI demande s'il n'est pas possible de réaliser plus fréquemment des arrivées par la mer ?

M. JOURDAN explique que c'est aussi une question de trafic. Lorsqu'il y a peu de trafic, les contrôleurs peuvent, en fonction du vent, proposer plus facilement des arrivées en 35. Certains pilotes ne l'acceptent pas pour plusieurs raisons. L'une d'entre elle est que la piste 35 est plus courte que la piste 17.

M. SAINTE-ROSE FRANCHINE, demande s'il est possible de recevoir les présentations faites en séance.

Mme la sous-préfète répond positivement.

M. VIAUD, remercie Mme la sous-préfète pour son écoute insiste sur le fait qu'il faut définir ensemble le calendrier des prochaines étapes de l'étude avant d'organiser les consultations publiques.

Mme la sous-préfète explique que le calendrier technique qui a été présenté, n'a pas indiqué l'ensemble des groupes de travail qui vont réunir les élus afin qu'ils prennent connaissance de l'étude d'impact. Elle propose de leur transmettre, avant de réaliser l'étude d'impact, un cahier des charges.

M. VIAUD rebondit sur la consultation des usagers qui figure dans le calendrier au mois d'avril 2021. Il souhaite que cette étape de consultation soit retirée du calendrier afin qu'elle soit redéfinie à une date validée par tous.

Mme la sous-préfète rappelle que les documents de la CCE ne doivent pas circuler et souhaite ne pas les voir diffuser sur les réseaux sociaux.

M. ROUILLER précise que la consultation des usagers en avril 2021 concerne les fédérations de pilotes qui sont directement impactés par le changement de statut de l'espace aérien.

M. VIAUD renouvelle sa demande de définir avec les élus le calendrier de toutes les étapes à venir afin de ne plus manquer de transparence.

Mme la sous-préfète a bien pris en compte les revendications pour 2021 concernant le calendrier d'étapes. Elle n'est pas d'accord avec cette absence de transparence mentionnée. Elle rappelle que la transparence a été de rigueur sur tous les sujets depuis la dernière CCE de juin 2019. De plus, toutes les étapes de l'étude de la trajectoire nord-ouest avaient été annoncées lors de la réunion avec les élus du 6 juillet dernier. Seule la date de l'expérimentation n'a pas fait l'objet de communication.

M. SARRAN, membre titulaire de la CCE, représentant les usagers de l'aérodrome « Aviation Légère », Président de l'Aéroclub d'Antibes, salue le travail réalisé par la DGAC sur la trajectoire nord-ouest. Il s'étonne que la question sur la pertinence d'une telle trajectoire soit aujourd'hui posée après l'insistance qu'il y a eu à mettre en place cette étude au cours des dernières années et lors des CCE. Cette trajectoire était amenée de la part des associations et élus comme étant la solution de réduction des nuisances sonores. Concernant les restrictions d'activités évoquées, il tient à préciser qu'à la suite de ces périodes de restrictions il y a généralement un surcroît d'activité qui est reportée sur les autres périodes de la journée. Il rappelle que les avions électriques sont amenés à se développer et que nous sommes à la veille d'un virage technologique important. Il souhaiterait que puisse être abordé ce sujet dans une CCE afin de programmer des solutions pérennes à long terme.

M. Franck GOLDNADEL, membre titulaire de la CCE, représentant de l'exploitant de l'aérodrome, Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur, pense qu'en respectant la logique de Mme la sous-préfète et de la DGAC, il faudrait intégrer dans les groupes de travail, les éléments de réflexion autour des aéroclubs et de l'évolution des flottes d'avions avec l'émergence des avions électriques. L'objectif est de trouver un compromis innovant, source de solutions, au bénéfice des professionnels qui vivent de l'aéroport mais aussi des riverains et des élus autour de l'aéroport.

Mme la sous-préfète remercie les participants et lève la séance.

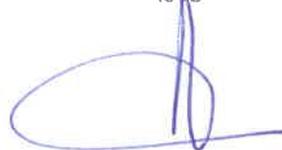
La séance est levée à 17h20.

Annexes :

- 1/ Présentation indicateurs ACM 2020.
- 2/ Présentation DSAC-SE
- 3/ Présentation SNA-SE

LA SOUS-PRÉFÈTE DE GRASSE

45-02



Anne FRACKOWIAK-JACOBS

Secrétariat de la Commission Consultative de l'Environnement
Aéroport Cannes-Mandelieu
06150 CANNES LA BOCCA
☎ 04 93 90 40 14 - 📠 04 93 90 40 15