



SOUS-PREFET DE GRASSE

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

Le Président

le 16 novembre 2016

| |
|--|
| <p align="center">COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT de l'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU du jeudi 29 septembre 2016 à 14 h 30</p> |
|--|

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Monsieur Philippe CASTANET, Sous-Préfet de Grasse, le jeudi 29 septembre 2016 à 14 h 30 en salle Saint-Exupéry sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

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

1. Au titre des professions aéronautiques

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

LES CONTROLEURS de la CIRCULATION AERIENNE

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

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

ASSOCIATION AEROPORT CANNES-MANDELIEU PARTENAIRES

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

AVIATION LEGERE

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

AVIATION d'AFFAIRES

Titulaire : M. François CHARRITAT (excusé)
Suppléant : M. Mathieu di COSTANZO (représenté par Mme Nathalie di COSTANZO)

« Représentants de l'exploitant de l'aérodrome »

Titulaire : M. THILLAUD Dominique
Suppléant : M. POLLET Thierry

2. Au titre des représentants des collectivités locales

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

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

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Titulaire : M. Henri LEROY (représenté par M. Eric BERTRAND)
Suppléant : M. David LISNARD (représenté par M. Jean-Yves MILCENDEAU)

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

Titulaires : Mme Pascale VAILLANT (excusée)
Mme Monique ROBORY-DEVAYE

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

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

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

3. Au titre des associations

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

ASSOCIATION de DEFENSE CONTRE les NUISANCES AERIENNES (ADNA)

Titulaire : M. Jean-Claude BOSCHEL
Suppléant : M. Jean-Luc FONDACCI

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

Titulaire : Mme Claude TRIAY
Suppléant : M. Lucien DALON (excusé)

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

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

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

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

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

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

Représentant les Administrations et l'ACNUSA

M. Philippe CASTANET Sous-Préfet de Grasse
M. Victor HAIM, Président de l'ACNUSA
M. Eric GIRARD-REYDET, Secrétaire Général ACNUSA
M. Philippe LEPOUTRE, Responsable du Pôle Bruit ACNUSA
M. Philippe GIMENEZ, Chef de la Division Aéroports et Développement Durable de la
Délégation Côte d'Azur DGAC/DSAC SE
M. Alex MEHRY, Chargé d'Affaires de la Délégation Côte d'Azur DGAC/DSAC SE
M. Roland VERAN, Assistant de Subdivision Espace Procédures SNA SE
M. Jean-Pierre SCIRI, Chargé Environnement SNA SE

Participaient également à la réunion

M. Didier CARRETERO, Adjoint délégué à l'Environnement, Commune du Cannet
M. Florian VINCENT, Chef du Service Environnement, Commune du Cannet
M. Daniel LE BLAY, Conseiller Municipal délégué à l'Urbanisme, Commune de
Mouans-Sartoux
Mme Marie-Agnès PORTERO, Directrice du Pôle développement Economique –
Environnement – Cadre de vie Cannes Pays de Lérins
Madame Aude RIGAL, Chargée d'Etudes en Environnement, Direction
Départementale des Territoires et de la Mer
Mme Marie Thérèse LONGHI, Sous-Préfecture de Grasse
M. Pierre GAILLARD, membre ADNA
M. Jean-Pierre GUINVARCH, membre ADNA
Mme Claire ROUSSEAU, Chargée d'Etudes Environnement et Relations Riverains
ACA/ACM
Mme Michèle SMARRITO, Assistante de Direction ACA/ACM
Mme Isabelle VANDROT, Chef du Département Développement Durable et
Environnement ACA/ANCA
Mme Charlotte PRUVOT, Chargée Air, Climat, Energie ACA/ANCA
M. François JANIN, Chargé d'Etudes Environnement et Relations Riverains
ACA/ANCA

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

Comme il est d'usage, M. Philippe CASTANET demande l'approbation du compte rendu de la précédente Commission Consultative de l'Environnement qui s'est tenue le 14 décembre 2015.

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

M. Philippe CASTANET souligne que cette commission vise notamment à formaliser les conclusions des réunions qui se sont tenues le 24 mai 2016 avec les communes et les associations. Cette commission permettra en outre, d'analyser le trafic d'été avec le recul nécessaire. Cette analyse prend en compte les effets à moyen et long terme des dispositions prises au cours de la commission du 14 avril 2015.

Il remercie l'Aéroport Cannes-Mandelieu pour la qualité des documents fournis, qui permettent des échanges constructifs.

M. le Sous-Préfet remercie la présence du Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires, M. Victor HAIM ainsi que MM. Eric GIRARD-REYDET Secrétaire Général et Philippe LEPOUTRE Responsable du Pôle Bruit.

I. BILAN ETE 2016 (ACM)

1. TRAFIC

M. Thierry POLLET, Directeur des Infrastructures Aviation Générale et de l'Aéroport Cannes Mandelieu, représentant l'exploitant de l'aérodrome, présente la répartition du trafic à fin août 2016. On note une légère hausse du trafic global de 1.3%. La plus grande progression enregistrée concerne le trafic hélicoptères avec 5.2% d'augmentation par rapport à 2015. Le trafic de l'aviation légère baisse, lui, de 0.9%.

La répartition du trafic aviation d'affaires entre Nice et Cannes reste, quant à elle, stable d'année en année. Avec 73.8% du trafic concerné à Nice et 26.2% à Cannes, l'engagement de la 1^{ère} Charte pour l'Environnement qui était d'avoir une répartition au maximum de 50/50 est non largement respecté.

M. Jean-Claude BOSCHEL, Président de l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADNA) remarque l'augmentation de l'activité hélicoptères et soulève les questions qui en découlent.

M. le Sous-Préfet mentionne le quiproquo relatif à la diffusion de chiffres de trafic totalement erronés dans la presse et rappelle l'importance des chiffres réels communiqués par l'exploitant de l'aérodrome. Il souligne cependant que le ressenti du trafic n'est pas toujours objectif et que les différents types de trafic n'impactent pas forcément les mêmes lieux et, de ce fait, les mêmes populations.

M. Dominique THILLAUD, Président du Directoire Aéroports de la Côte d'Azur et représentant l'exploitant de l'aérodrome insiste sur le travail accompli et l'exactitude des données et informations fournies par Aéroports de la Côte d'Azur qui sont issues, pour une partie, du système de suivi des trajectoires et de mesures du bruit.

M. le Sous-Préfet, pour éviter toute ambiguïté et rassurer l'assemblée, demande à l'Aéroport Cannes-Mandelieu de communiquer un peu plus sur les chiffres de son activité. Il rappelle également l'importance de cet outil économique du bassin cannois et rappelle qu'il souhaite que l'activité bord de piste soit développée.

M. BOSCHEL mentionne que l'ADNA est volontariste quant au développement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu avec un impact minimum sur les riverains.

A ce titre il souligne que son association réclame l'augmentation du nombre d'atterrissage par la mer.

M. le Sous-Préfet rappelle que Le Service de la Navigation Aérienne Sud-Est doit favoriser, quand la sécurité et les conditions de trafic le permettent, les atterrissages par la mer.

M. Jean-Pierre GUINVARCH, membre de l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADNA), demande si le Décret Hélicoptères est toujours appliqué car la commune de Pégomas est survolée par de nombreux hélicoptères en provenance du nord-ouest.

M. POLLET précise que le Décret Hélicoptères du 20 octobre 2010 est non seulement toujours en application, mais a également permis le transfert d'une grande partie de ce trafic sur le « quai du large » du Port de Cannes.

M. Alex MEHRY, Chargé d'Affaires de la Délégation Côte d'Azur – DSAC SE, confirme que le Décret Hélicoptères est toujours d'actualité mais qu'il ne concerne pas cette problématique de trajectoire d'arrivée nord-ouest.

M. Victor HAIM, Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires, rappelle que la problématique est la même quelle que soit la taille de la plateforme et que l'Autorité est hostile au plafonnement du nombre de vols conduisant à la sous-utilisation d'un aéroport.

Cependant, elle reste extrêmement attentive à la limitation des nuisances. Dans ce contexte, les atterrissages par la mer sont les moins impactant pour les riverains, mais priorité doit être donné à la sécurité. Une attention toute particulière doit également être apportée du fait de la mixité du trafic et de l'interaction des différentes plateformes.

M. Patrick JOURDAN, Contrôleur de la Circulation Aérienne, représentant les personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome, explique que pour des raisons de sécurité certains pilotes refusent d'atterrir par la mer car la longueur de piste disponible est plus courte qu'en piste 17.

M. le Sous-Préfet souligne que chaque atterrissage gagné sur la mer satisfera les riverains et apaisera les esprits.

2. REPARTITION DE L'UTILISATION DES QFU POUR LES VOLS EN IFR

Mme Claire ROUSSEAU Chargée d'Etudes Environnement et Relations Riverains à l'Aéroport Cannes Mandelieu présente, pour les mois de juillet et août 2016, la répartition des mouvements par QFU de la piste principale 17/35 pour les vols en IFR.

La répartition des survols terre/mer reste identique par rapport à la même période en 2015. Il y a toujours 90% des arrivées qui se font au-dessus de la terre et 99% des départs au-dessus de la mer. Ce qui signifie qu'une majorité de mouvements est opérée au-dessus de la mer.

Pour rappel, le décollage est la phase de vol la plus bruyante. Il est donc appréciable d'un point de vue environnemental qu'elle s'effectue en grande majorité au-dessus de la mer.

3. INCURSION VFR RONDS BLEUS

Mme ROUSSEAU présente l'évolution des incursions VFR dans les « ronds bleus » de La Roquette-sur-Siagne, Mougins et Mouans-Sartoux.

| | La Roquette sur Siagne | Mougins | Mougins <1500 ft | Mouans-Sartoux | Mouans-Sartoux <1500 ft |
|-----------------------------------|--|--|--|--|--|
| Nombre | 336  | 171  | 76  | 438  | 138  |
| Pourcentage par rapport au trafic | 7.1%  | 3.6%  | 1.6%  | 9.3%  | 2.9%  |

Par rapport à Juillet/Aout 2015, on note pour les ronds bleus suivants:

La Roquette-sur-Siagne : Une diminution de 18% du nombre d'incursions (336 au lieu de 409 en 2015) et du pourcentage d'incursions (7.1% au lieu de 9,7%). En moyenne environ 5 avions par jour ont survolé le rond bleu de la Roquette-sur-Siagne.

Mougins : Une diminution de 8% du nombre d'incursions (171 au lieu de 185 en 2015) et une diminution du pourcentage d'incursions (3.6 % au lieu de 4,5%)

Mougins <1500 ft : Même nombre d'incursions en 2015 mais diminution du pourcentage d'incursions (1.6% au lieu de 1.9%)

Mouans-Sartoux : Le nombre d'incursions reste le même qu'en 2015. Le pourcentage lui est en baisse (9,3% au lieu de 10,7%)

Mouans-Sartoux <1500 ft : Une augmentation de 44% du nombre d'incursions (138 au lieu de 96 en 2015) et une légère augmentation du pourcentage d'incursions (2,9% au lieu de 2,4%).

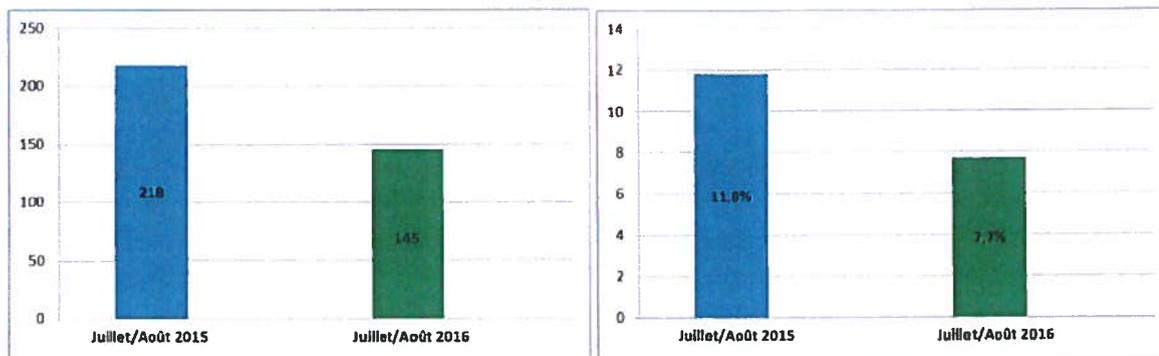
M. le Sous-Préfet attire l'attention sur l'augmentation des incursions VFR dans le rond bleu de Mouans-Sartoux et demande une analyse plus complète sur ce point.

4. SURVOLS IFR DE LA ROQUETTE-SUR-SIAGNE (AMELIORATION AVEC LE POINT A)

M. François JANIN Chargé d'Etudes Environnement et Relation Riverains à l'Aéroport Nice Côte d'Azur présente le nombre d'avions IFR ayant survolé le centre de la Roquette sur Siagne sur les deux mois d'été 2016.

Pour rappel, Il n'y a pas de rond bleu identifié sur les cartes VAC pour les IFR. Cet exercice est donc uniquement fait à titre informatif puisqu'une grande partie des plaintes concerne le survol des jets au-dessus de la Roquette-sur-Siagne.

Sont comptabilisés ici les avions en IFR atterrissant en piste 17 et décollant en piste 35 soit 1886 mouvements pour juillet et aout 2016.



Par rapport à 2015, le nombre de survols de la Roquette-sur-Siagne centre a diminué de 34% passant de 218 à 145. Ce qui fait en moyenne **2 survols d'avion en IFR par jour**. Le pourcentage de survols de la Roquette-sur-Siagne a également diminué, passant de 11,8% à 7,7%.

Cette amélioration notable est le fruit des différentes actions menées que sont : le briefing pilote, la mise en place du point A et le relèvement de 200 pieds.

Mme ROUSSEAU présente l'AIP mis à jour avec l'intégration, pour un paragraphe spécifique, du survol obligatoire du point A.

5. SUIVI DU RELEVEMENT DE LA VPT17 : ALTITUDES AUX POINTS A ET LUXUS

M. JANIN fait le bilan du relèvement de la VPT17 en deux points du circuit. Le constat est que le relèvement est respecté et visible jusqu'au point A. Ces mesures sont issues du système de suivi des trajectoires et de mesures de bruit.

Été 2015 (avant le relèvement) :

Altitude moyenne au point LUXUS : 1787 pieds

Altitude moyenne au point A : 1750 pieds

Été 2016 (+200 pieds):

Altitude moyenne au point LUXUS : **1967 pieds**

Altitude moyenne au point A : **1882 pieds**

M. JANIN montre également l'évolution des trajectoires en comparant la même journée sur août 2015 et août 2016. **On constate une diminution de la dispersion et même un overshoot spontané assez marqué pour une partie significative des vols IFR.**

M. BOSCHEL mentionne que la dispersion au niveau de LUXUS est encore importante.

M. le Sous-Préfet remarque que le relèvement a eu un impact immédiat sensible sur les populations et qu'un apprentissage des pilotes reste encore à faire.

Mme Claude TRIAY, Présidente du SID, constate que le centre de Cannes la Bocca est plus impacté par l'Aviation Légère malgré les efforts visibles de certains pilotes et les avions équipés de silencieux. Elle souhaiterait, tout en respectant les contraintes liées à la sécurité, que les pilotes prennent plus en considération l'aspect environnemental et ne comprend pas pourquoi le relevé d'altitude ne concerne pas ce trafic.

M. le Sous-Préfet demande que soit étudié le relèvement de l'altitude des VFR.

Le gestionnaire transmettra à Mme TRIAY les trajectoires et altitudes de l'aviation légère.

M. HAIM approuve la demande de l'étude du relèvement des VFR.

Mme TRIAY constate que le relèvement des IFR est visible de manière très sensible, visuellement et auditivement.

M. le Sous-Préfet se félicite que l'overshoot se fasse de plus en plus spontanément du fait du relèvement et du point A mais rappelle que la DGAC ne saurait le préserver compte-tenu des règles aéronautiques applicables. Les IFR sont concentrés sur une meilleure trajectoire. A l'inverse on constate une dispersion plus forte des VFR.

M. THILLAUD fait état de plusieurs raisons pour lesquelles la dispersion des VFR est difficile à réduire, notamment l'interaction avec le trafic des IFR.

M. BOSCHEL demande des précisions sur la dispersion latérale.

M. le Sous-Préfet constate que la mise en place du point A a apporté de bons résultats quant à la diminution de la dispersion des IFR. Il souhaite que l'on étudie la dispersion latérale dont il est utile de comprendre les ressorts.

M. THILLAUD explique qu'une légère dispersion est préférable pour les riverains car une concentration des trajectoires augmenterait de façon notable les nuisances pour les populations survolées.

La tendance est à l'amélioration, grâce notamment à l'overshoot, mais il rappelle que le déplacement du trafic induit d'autres populations impactées et que l'on va arriver à un point incompressible de la baisse des nuisances.

M. HAIM précise qu'un tiers de la gêne sonore ressentie est dû à la peur de l'avion qui passe au-dessus. La concentration des trajectoires n'est pas aussi néfaste que l'on pense, il faut en effet le survol de dix avions supplémentaires pour augmenter de manière conséquente la sensation de gêne.

M. VERAN rappelle que les règles de construction d'une procédure VPT prennent comme critère une dispersion de 1800 m de part et d'autre de l'axe.

Mme ROUSSEAU explique que la diminution de la dispersion des VFR est difficilement maîtrisable pour des raisons de sécurité. En plus des règles de séparation et d'espacement entre aéronefs, les pilotes doivent respecter les instructions des contrôleurs pour ne pas interférer avec le trafic IFR.

6. BRUIT

Mme ROUSSEAU présente l'émergence et la fréquence du bruit aéronautique par rapport au bruit ambiant pour les différentes stations de mesure sur les mois de juillet et août 2016.

En comparaison à la même période sur 2015, on note :

- **Station De Cannes Myrthes**, une diminution de 3.2 dB du bruit aéronautique et une diminution de 0.4 dB du bruit ambiant non aéronautique.
- **Station de la Roquette-sur-Siagne**, une diminution de 1.6 dB du bruit aéronautique et une augmentation de 1.7 dB du bruit ambiant non aéronautique.
- **Station du jardin Camille**, une diminution de 1.1 dB du bruit aéronautique et une augmentation de 2 dB du bruit ambiant non aéronautique.
- **Station du port la Napoule**, une diminution de 0.9 dB du bruit aéronautique et une diminution de 0.4 dB du bruit ambiant non aéronautique.

On constate donc une diminution globale du bruit aéronautique sur la période estivale 2016 en comparaison à celle de 2015.

M. le Sous-Préfet trouve intéressant de comparer l'impact du bruit aéronautique à celui du bruit ambiant.

M. BOSCHEL rappelle qu'il s'agit de moyenne de bruit et demande à connaître aussi les bruits maximum enregistrés.

M. le Sous-Préfet reconnaît que la moyenne peut descendre sans que les émergences maximales ne diminuent. Il est donc d'accord pour évaluer l'évolution des valeurs extrêmes hautes.

Mme ROUSSEAU présente la durée moyenne de la gêne sonore lors du passage d'un avion.

Etant donné que le bruit du passage d'un avion par rapport à l'ambiance sonore autour des capteurs peut devenir gênant pour l'oreille humaine à partir de 60 dB, il a été mesuré la **durée moyenne du bruit** provoqué par le survol d'un avion à partir de **60 dB**.

Exemple sur la journée du 15 août 2016 pour le capteur de la Roquette-sur-Siagne:

34 mouvements ont été enregistrés.

La durée moyenne du bruit supérieure ou égale à 60 dB provoquée par le survol d'un avion étant d'environ **7 secondes**, la durée de bruit aéronautique supérieure ou égale à 60 dB sur la journée fut **inférieure à 5 minutes**.

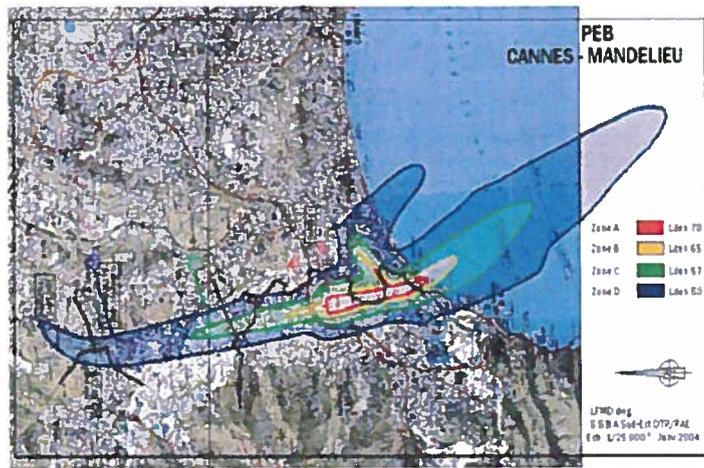
(Par comparaison, la durée de bruit non aéronautique supérieure ou égale à 60 dB sur la journée est **d'environ 1 minute 30.**)

M. HAIM demande s'il ne serait pas opportun de mesurer la durée moyenne de bruit aéronautique à partir de 45 dB, bruit ambiant perçu à la Roquette sur Siagne.

M. LEPOUTRE, Responsable du Pôle Bruit de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires (ACNUSA), explique que la norme à appliquer est 10 dB au-dessus de l'ambiance sonore.

Mme ROUSSEAU ajoutera donc aux présentations faites en séance la diapositive relative à la mesure de 45 dB mais également à celle de 55 dB.

Mme ROUSSEAU présente les Lden pour les différentes stations de mesure sur les deux mois d'été 2016. Les résultats démontrent la conformité aux valeurs du Plan d'Exposition au Bruit.



| Station | Lden |
|-----------------|------------|
| F101 LANAPOULE | 47,2 dB(A) |
| F102 CAMILLES | 42,2 dB(A) |
| F103 LAROQUETTE | 40,9 dB(A) |
| F104 MYRTHES | 41,7 dB(A) |

7. PLAINTES

Mme ROUSSEAU présente les tableaux de recensement des plaintes par type de nuisances et localisation.

Il est à noter que sur ces deux mois d'été 2016, il y a eu 157% d'augmentation du nombre de plaintes par rapport à 2015 et que la majorité des plaintes concernent les survols IFR. La commune de la Roquette-sur-Siagne reste la principale commune émettrice de plaintes.

Malgré une diminution des survols VFR et IFR au-dessus de la Roquette-sur-Siagne, on note une augmentation des plaintes d'adhérents de l'ADNA.

M. HAIM constate que sur les 43 plaignants enregistrés cet été, 5 totalisent 65 % du total des plaintes.

Entre 2012 et 2016 on a enregistré une augmentation de 194% des plaintes pour une diminution de 45% du nombre de passages IFR au-dessus du centre de la Roquette-sur-Siagne.

| | Nombre de plaintes | Nombre d'arrivées IFR terre | Nombre de passage au-dessus du centre de la Roquette | % de passage au-dessus du centre de la Roquette |
|------|--------------------|-----------------------------|--|---|
| 2012 | 64 | 2317 | 446 | 19% |
| | ↓ +194% | ↓ -4,4% | ↓ -45% | |
| 2016 | 188 | 2238 | 248 | 11% |

M. BOSCHEL est satisfait qu'Aéroports de la Côte d'Azur embauche un stagiaire en renfort pour traiter les plaintes durant la saison estivale et que cette personne soit à l'entière écoute des riverains.

M. le Sous-Préfet confirme que l'augmentation du nombre d'interrogations et de plaintes durant les deux mois d'été nécessite bien un traitement quotidien par un agent affecté à cette tâche.

Mme ROUSSEAU explique, via le tableau ci-dessous, l'analyse effectuée en cas de signalement d'anomalie.

| | Aéronautique | Environnement | Exemple | constat | %/Trafic global |
|-----------|--------------|---------------|---|---------|-----------------|
| Anomalie? | oui | oui | Survol à très basse altitude sous les seuils réglementaires | 0 | 0 |
| | | non | Sortie de la CTR lors d'une arrivée | 0 | 0 |
| | non | oui | Ecart important par rapport à l'axe de la trajectoire | 157 | 0,8% |
| | | non | Passage dans le cône de dispersion naturelle | 216 | 1,2% |

0.8% du trafic global de ces deux mois a donné lieu à des plaintes concernant des anomalies environnementales, principalement des écarts de trajectoires importants.

1.2% du trafic global de ces deux mois a donné lieu à des demandes de renseignements car cela ne concernait pas des anomalies aéronautiques et/ou environnementales.

M. JANIN présente quelques chevelus de bonnes et moins bonnes journées de juillet et août 2016 (voir présentation en pièce jointe). On note que l'overshoot est bien visible et que l'on a compté plusieurs journées sans survol IFR au-dessus du centre de la Roquette-sur-Siagne.

8. ACTIONS ACM : « RECIDIVISTES » AVIATION D'AFFAIRES, AVIATION LEGERE, HELICOPTERES

Mme ROUSSEAU fait le bilan des actions entreprises auprès des pilotes et compagnies et montre quelques exemples de réponses reçues suite aux mails de relance envoyés (voir présentation en pièce jointe) tendant à prouver que les messages sont bien reçus et que des corrections sont apportées par les pilotes et les sociétés interpellés.

| Actions | Nombre |
|--------------------------|--------|
| Mails envoyés | 85 |
| Accueil à l'atterrissage | 30 |

M. le Sous-Préfet remercie l'Aéroport Cannes-Mandelieu de l'information et de l'accompagnement des pilotes et des compagnies lors d'écarts de trajectoire.

Mme ROUSSEAU fait part de l'acquisition d'un nouvel avion au sein de la flotte de l'aéroclub UACA. Dans le cadre de sa démarche en faveur de l'environnement, l'UACA a équipé son nouvel appareil d'un silencieux et ACM a participé financièrement à hauteur de 25%.

II. AUTOCONTROLE DES PILOTES / COMPAGNIES

Mme ROUSSEAU annonce que de plus en plus de pilotes viennent vérifier par eux même leur trajectoire dès leur arrivée.

Certains publient même des consignes spécifiques au sein de leur compagnie afin d'éviter tout écart de trajectoire (voir exemples dans la présentation en pièce jointe).

M. le Sous-Préfet indique que l'autocontrôle, qui semble se développer, est la meilleure des solutions permettant d'améliorer la situation.

M. Jacques POUPLOT, premier adjoint au Maire de la Roquette-sur-Siagne, représentant de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, demande s'il est possible d'avoir le pourcentage d'overshoot pour mesurer son impact sur les populations survolées.

Le gestionnaire se propose créer cet indicateur, qui permettra une analyse plus précise sur le pourcentage de réalisation de l'overshoot.

M. GUINVARCH mentionne que sur le collinaire, 200 villas sont satisfaites de l'overshoot et 3 seulement impactées.

III. BILAN DES INFRACTIONS EPNdB (DSAC-SE)

M. MEHRY annonce que depuis la mise en application de l'Arrêté ministériel du 8 septembre 2015 et l'interdiction des avions les plus bruyants dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB, aucune infraction n'a été enregistrée. Un suivi mensuel est réalisé par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est.

M. Philippe GIMENEZ, Chef de la Division Aéroports et Développement Durable de la Délégation Côte d'Azur – DSAC SE, précise qu'il n'y a pas eu d'infraction de janvier 2016 à avril et que les données de mai à juillet sont en cours d'analyse.

M. le Sous-Préfet demande que l'ensemble des données soit annexé au présent compte rendu.

IV. BILAN DE L'ETUDE SUR LA DIVERSIFICATION DES TRAJECTOIRES D'APPROCHE IFR (SNA-SE)

M. Roland VERAN, Assistant de subdivision espace procédures au Service de la navigation Aérienne Sud-Est, présente le bilan de l'étude sur la diversification des trajectoires d'approche qui a nécessité le travail de deux personnes à temps plein.

Le Service de la Navigation Aérienne présente les études réalisées depuis un an pour faire suite au plan d'action issu de la CCE d'avril 2015.

Ces études ont comme ligne de conduite de :

- 1/ Garantir la sécurité des usagers sur ces procédures
- 2/ Minimiser autant que possible les retombées environnementales
- 3/ Faciliter les augmentations de capacité (Nice Cannes)

Il rappelle que depuis l'année dernière, afin de réduire la dispersion autour de l'axe de la VPT17 et diminuer les nuisances sonores subies au sol, deux grandes actions ont été mises en place :

- 1/ Un point supplémentaire appelé point A a été ajouté sur l'arrondi final de la trajectoire IFR
30/04/2015
- 2/ La trajectoire du trombone a été relevé de 200 pieds le 31/03/2016

Les études réalisées ont dû tenir compte des impacts que cela pouvait engendrer sur les espaces aéronautiques voisins.

Au final, 9 procédures ont été étudiées par ce groupe de travail.

Il en ressort qu'aucune de ces procédures ne peut être mise en application à l'heure actuelle au vu de la réglementation, des équipements à rendre obligatoires ou des espaces voisins interférents (Le Luc, Fayence).

En revanche, à plus long terme (échéance de plusieurs années), les procédures satellitaires de type RNP-AR ou Visual RNAV semblent constituer des pistes de travail intéressantes. (Elles doivent s'accompagner d'évolutions réglementaires et d'équipement.)

Il est précisé cependant que de nouvelles trajectoires affecteront nécessairement de nouvelles populations (par exemple Pégomas et Auribeau). Le guidage très précis de ces procédures nouvelles aura pour conséquence une diminution de la dispersion et donc une concentration de la nuisance pour les populations survolées. Une étude précise devra donc être réalisée pour mesurer les avantages et les inconvénients.

M. Patrick LAFARGUE, Conseiller Municipal de la Mairie de Mandelieu la Napoule, représentant de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, tient à souligner que l'Aéroport Cannes-Mandelieu est un atout indispensable pour notre bassin de vie. Il félicite les membres de la Commission pour la qualité de leurs échanges et les progrès déjà réalisés et à venir.

M. le Sous-Préfet craint l'émergence de nouvelles gênes si est mise en place une autre trajectoire d'approche car cela pourrait être l'exacte reproduction du problème actuel sur les populations côté ouest.

Cependant, le sujet n'est pas clos. Le Service de la Navigation Aérienne Sud-Est a livré une première conclusion qu'il estime intermédiaire et poursuit la réflexion.

M. le Sous-Préfet demande que la présentation de ce jour soit également faite auprès de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer afin que les développements urbains qu'elle promeut soient cohérents avec les trajectoires aériennes.

Mme Marie-Agnès PORTERO, Directrice du Pôle Développement Economique, Environnement & Cadre de Vie de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de

Lérins, mentionne le prochain lancement des travaux de réalisation de la Cartographie du Bruit en collaboration avec la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse ainsi que la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, qui souhaiteraient bénéficier des études menées par Aéroports de la Côte d'Azur en ce domaine.

M. Daniel LE BLAY, Conseiller Municipal Délégué à l'Urbanisme de la Commune de Mouans-Sartoux, informe également du redémarrage du Schéma de Cohérence Territorial.

V. BILAN AUDIT AIRPORT CARBON ACCREDITATION NIVEAU 3 (ACA)

Mme Charlotte PRUVOT, Chargée Air, Climat et Energie à l'Aéroport Nice Côte d'Azur, présente le programme « Air Carbon Accreditation » qui est un programme volontaire développé par l'ACI Europe et WSP Environment.

Cette démarche propose une méthode de calcul des émissions adaptée aux activités aéroportuaires et permet de guider les aéroports et ses sociétés dans la réduction de leurs émissions de Gaz à Effet de Serre.

A ce jour, 113 aéroports certifiés en Europe et 166 dans le monde ont rejoint ce programme de réduction de gaz à effet de serre volontaire, dont 32 sont certifiés au niveau 3 'Optimisation'. Ce niveau intègre les données des entreprises basées sur les plateformes afin d'établir par la suite un programme global de réduction des GES en vue de la neutralité carbone.

Cette année, l'Aéroport Cannes Mandelieu a intégré dans sa démarche les sociétés et entités basées sur la plateforme et a reçu son certificat d'accréditation niveau 3 en reconnaissance du travail réalisé dans la gestion de la réduction des gaz à effet de serre.

Les principales sources d'émissions sur la plateforme sont la consommation d'électricité, les consommations de carburant des véhicules et engins, et les déplacements domicile-travail des salariés. Elles se sont élevées à 11 704,9T équivalent CO2 en 2015.

Grace à la mise en place d'un programme d'actions performant, l'Aéroport Cannes Mandelieu a enregistré une réduction de 16% de ses émissions de GES en 3 ans

Il est à noter que seules les phases de décollage et d'atterrissage (cycle LTO (Landing/Take-Off)) sont prises en compte dans le niveau 3 de l'Airport Carbon Accreditation (elles sont les plus impactantes en matière d'émission directe des aéronefs).

M. Jean-Yves MILCENDEAU, Président du Syndicat Intercommunal de l'Eau Potable du Bassin Cannois, demande les critères pris en facteur d'émission.

Mme PRUVOT explique qu'ils sont définis par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie et qu'il s'agit d'une moyenne française qui diffère des moyennes des autres pays, ce qui ne permet pas une comparaison.

VI. TOUR DE TABLE

M. Roland LYSEE, Président de l'Association de Défense de l'Environnement et du Cadre de Vie, donne le ressenti des mandolociens sur le trafic avec une amélioration par rapport à 2015. Il mentionne néanmoins l'augmentation des plaintes hélicoptères et le problème récurrent du non-respect de la trajectoire WD.

Mme Monique ROBORY-DEVAYE, Adjointe à la Commune de Mandelieu la Napoule, représentante de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, confirme les paroles de M. LYSEE sur le ressenti des mandolociens.

M. le Sous-Préfet, à la lecture des chevelus des mois d'août 2011 et d'août 2016, constate une importante amélioration de la diminution de la dispersion, ce qui prouve que l'Aéroport Cannes-Mandelieu réussit à faire passer les messages environnementaux auprès des pilotes et des compagnies.

M. POUPLOT est satisfait du bilan présenté qui diffère néanmoins du ressenti global des roquettans car il reste un point noir avec le bas collinaire de la Roquette sur Siagne qui se situe sous l'axe de la trajectoire d'atterrissage IFR et pour lequel aucune mesure notable n'a pu être prise jusqu'à aujourd'hui.

Une réalisation positive, c'est le point A.

Dans l'absolu, il estime que si on pouvait être plus incitatif (dans le briefing) sur l'overshoot tout en respectant la réglementation aéronautique, on agirait dans l'intérêt général.

M. le Sous-Préfet remercie la Commission pour ces échanges constructifs.

La séance est levée à 17 h 40.

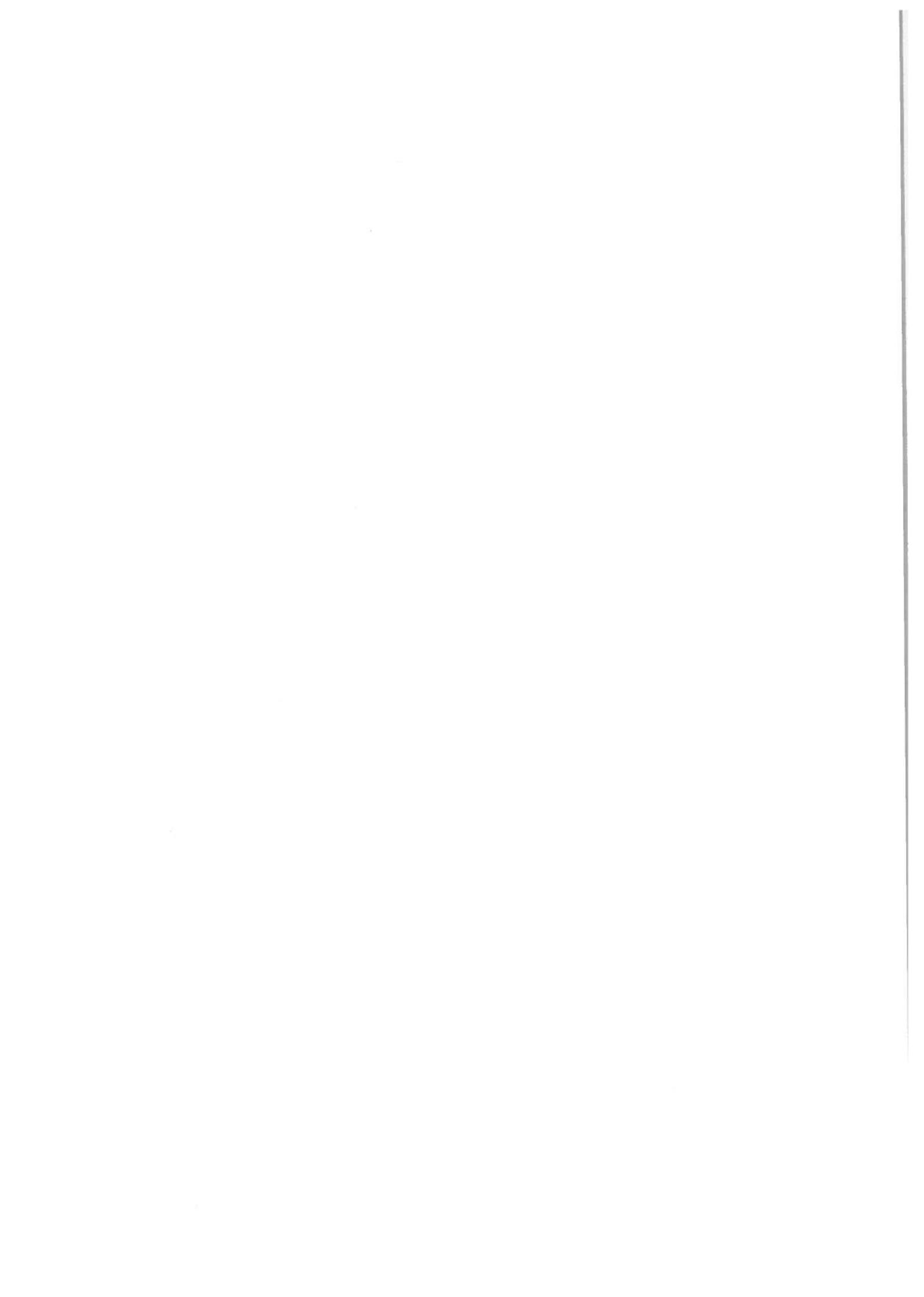
Le Président

Philippe CASTANET

Annexes :

Présentations faites en séance :

- I. Bilan été 2016 (ACM) :
 1. Trafic
 2. Répartition de l'utilisation des QFU pour les vols en IFR
 3. Incursions VFR ronds bleus
 4. Survol IFR de la Roquette-sur-Siagne (amélioration avec le point A)
 5. Suivi du relèvement de la VPT17 : altitudes aux points A et LUXUS
 6. Bruit
 7. Plaintes
 8. Actions ACM : récidivistes aviation d'affaires, aviation légère, hélicoptères
- II. Autocontrôle des pilotes/compagnies
- III. Bilan des infractions EPNdB (DSAC-SE)
- IV. Bilan de l'étude sur la diversification des trajectoires d'approche IFR (SNA-SE)
- V. Bilan audit Airport Carbon Accreditation niveau 3(ACA)
- VI. Tour de table





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

Impression : Aéroports de la Côte d'Azur