



PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES
SOUS-PREFETE DE GRASSE

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

La Présidente

Le 22 août 2019

**COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
de l'AÉROPORT CANNES-MANDELIEU
du vendredi 7 juin 2019 à 9 h 30**

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Madame Anne FRACKOWIAK-JACOBS, sous-préfète de Grasse, le vendredi 7 juin 2019 à 9 h 30 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

M. Patrick JOURDAN (Titulaire)

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

ASSOCIATION AÉROPORT CANNES-MANDELIEU PARTENAIRES

M. Alexis GIORDANA (Titulaire)

AVIATION LEGERE

M. Alain SARRAN (Titulaire)

AVIATION d'AFFAIRES

M. Mathieu di COSTANZO (Titulaire)

« Représentants de l'exploitant de l'aérodrome »

M. Dominique THILLAUD (Titulaire)

2. Au titre des représentants des collectivités locales

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

Mme Françoise BRUNETEAUX (Titulaire)

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

M. Franck CHIKLI (Suppléant)

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

Mme Monique ROBORY-DEVAYE (Titulaire)

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

M. Jacques POUPLOT (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. Albert DAUPHIN (Titulaire)

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

Mme Claude TRIAY (Titulaire)

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

M. Frédéric POYDENOT (Suppléant)

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

M. Jacques BIOLAY (Titulaire)

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

M. Yves TATIBOUET, DGAC/DSAC SE

M. Patrick PEZZETTA, DGAC/DSAC SE

M. Pascal AVON, DGAC/SNA SE

M. Cédric TEDESCO, DGAC/SNA SE

M. Florian ROULLIER, DGAC/SNA SE

Participaient également à la réunion

M. Richard GALY, Maire de la commune de Mougins
M. Sébastien di GIORGIO, commune de Mougins
Mme Michèle ALMES, commune du Cannet
M. Eric BERTRAND, commune de Mandelieu la Napoule

M. Dominique VOGEL, commune de Pégomas
M. Philippe CARASSOU-MAILLAN, CACPL
M. Franck LIANGE, CACPL
Mme Magali, DUPETIT, CACPL
Mme Solène LE QUELLEC, DREAL
M. Gilbert AIME, ADEC
M. Jean-Claude BOSCHEL, ADNA
Mme Amandine PERA-LADET, sous-préfecture de Grasse

M. Thierry POLLET, ACA/ACM
Mme Claire ROUSSEAU, ACA/ACM
Mme Stéphanie MEDRECKI, ACA/ACM
Mme Michèle SMARRITO, ACA/ACM
M. François JANIN, ACA/ANCA
M. Michel PERICHON, pilote

Mme Anne FRACKOWIAK-JACOBS, sous-préfète de Grasse, ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

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 demande si un des membres a un propos liminaire. Personne ne souhaite prendre la parole.

La parole est donnée à **M. Thierry POLLET, Directeur de l'Aéroport Cannes Mandelieu et Infrastructures Aviation Générale d'Aéroports de la Côte d'Azur, représentant l'exploitant de l'aérodrome**, qui invite à passer rapidement sur la première partie de l'ordre du jour relative au choix des indicateurs à présenter de façon détaillée lors des prochaines commissions ou lors de groupes de travail.

POINT N°1 : EXPLICATION DES INDICATEURS BRUIT (POUR INFORMATION) et CHOIX DES INDICATEURS (POUR AVIS)

Mme Claire ROUSSEAU, Chargée d'Etudes Environnement et Relations Riverains de l'Aéroport Cannes Mandelieu demande à la commission si le gestionnaire de l'Aéroport Cannes Mandelieu, dans son rôle de secrétaire de la CCE, est autorisé cette année à enregistrer la séance afin de faciliter la rédaction du compte-rendu. Il n'y a aucune objection de la part des présents, la proposition est donc acceptée.

Elle présente le point n° 1 relatif aux indicateurs ; l'objectif de cette présentation étant de s'entendre sur les différents indicateurs qui seront présentés systématiquement en CCE. Elle précise que l'aéroport a tenu compte des différentes demandes qui lui ont été adressées.

L'ensemble des indicateurs sera présenté par trimestre, sur 4 trimestres glissants. A ce titre, pour une CCE au mois de juin, les résultats seront présentés du 2ème trimestre de l'année N-1 au 1^{er} trimestre de l'année en cours.

Les indicateurs proposés sont découpés en 4 catégories :

1 : les indicateurs d'activité avec :

- 1/ la répartition du nombre de mouvements (nouveau)
- 2/ la proportion du trafic aviation d'affaires Nice-Cannes
- 3/ le nombre de vols Nice-cannes (nouveau)

2 : les indicateurs de trafic avec :

- 4/ la répartition des arrivées IFR en nombre (nouveau)
- 5/ la répartition des départs IFR en nombre (nouveau)
- 6/ le nombre de VPT17 par tranches horaires (nouveau)

3 : les indicateurs de trajectoires avec :

- 7/ le nombre d'incursions VFR dans les ronds bleus
- 8/ le nombre de survols IFR de la Roquette sur Siagne

4 : les indicateurs de bruit avec :

- 9/ le Laeq aéronautique et bruit de fond en dB(A)
- 10/ le Lden par station
- 11/ le nombre d'infractions EPNdB.

- En 2016 : 6 cas de manquement avec des amendes de 7000 et 8000 euros.
- En 2017 : 2 cas de manquement avec des amendes de 22000 euros.

L'aéroport présentera également des chevelus sur des journées spécifiques choisies par les associations avec pour chaque journée les altitudes de passage au point PIBON, le bruit aéronautique et ambiant de la journée et le nombre de procédures VPT17.

M. Albert DAUPHIN, membre Titulaire de la CCE, Président de l'ADNA fait part de trois remarques :

1. Il remercie pour la prise en compte de certaines des demandes de l'ADNA mais malgré les améliorations présentées, trouve que les indicateurs ne sont pas aboutis. Un groupe technique doit être réuni pour travailler sur ces indicateurs.
2. L'ADNA demande officiellement l'accès aux données brutes des trajectoires et du bruit.
3. Les chevelus mensuels ne sont toujours pas transmis.

Mme la sous-préfète demande à M. POLLET si les données brutes sont exploitables ?

M. POLLET répond que les données brutes et les chevelus mensuels ne sont pas exploitables en l'état. Les résultats sont transmis à l'ACNUSA qui les suit au travers des bilans trimestriels. Ces bilans sont envoyés en parallèle à l'ADNA.

Pour réaliser un travail objectif, il faut continuer de se concentrer sur l'analyse des anomalies de trajectoire. Il est nécessaire de rétablir une relation de confiance. L'Aéroport Cannes Mandelieu est très ouvert sur la transmission de données à condition qu'elles soient exploitables.

Il souligne que, pour toute transmission de données techniques officielles, il faut se référer au SNA.

M. DAUPHIN précise que sur d'autres aéroports, dont Paris, les riverains ont directement accès au système de suivi des trajectoires et de mesure de bruit. Cela est préconisé par l'ACNUSA au travers de son rapport annuel.

M. Dominique THILLAUD, Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur, représentant l'exploitant de l'aérodrome répond que Paris est un aéroport « ACNUSE ».

M. François JANIN, Chargé d'Etudes Environnement et Relations Riverains de l'Aéroport Nice Côte d'Azur souligne que cela est uniquement préconisé par l'ACNUSA pour les 10 plus gros aéroports de France qui sont « acnés », ce qui n'est pas le cas de l'Aéroport Cannes Mandelieu.

M. DAUPHIN trouve qu'il n'est pas normal que les aéroports de province n'aient pas ces informations. Il veut que soit acté que c'est une demande forte de l'ADNA d'avoir ces données.

Mme la sous-préfète précise qu'il ne peut y avoir aucun reproche sur le manque de transparence à ce sujet. Elle est totalement favorable à la remise en place d'un groupe technique avec un nombre de participants restreint. La 1^{ère} réunion trimestrielle aura lieu en septembre 2019 en sa présence ou celle de son représentant.

M. Jacques POUPLLOT, membre Titulaire de la CCE et maire de la commune de La Roquette sur Siagne, trouve que le briefing pilotes IFR est de plus en plus limité ; la version 9 ne montre plus l'identification des zones sensibles à ne pas survoler.

Mme ROUSSEAU rappelle qu'il n'y a pas de zones sensibles définies pour les IFR. A l'initiative de l'aéroport la version 7 délimitait bien ces zones sensibles mais cela allant à l'encontre de la sécurité, elles ont été retirées à la demande de la DSAC.

M. DAUPHIN estime que le survol des points LUXUS, PIBON et A n'est plus respecté. Les points GPS anciennement indiqués dans la version 7 ne le sont également plus dans la version actuelle. Il demande à ce que soient rétablis les points GPS et la délimitation des zones sensibles. Il reproche que le briefing soit modifié unilatéralement sans concertation.

Mme Stéphanie MEDRECKI, Responsable Affaires Aéronautiques et Démarche Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu précise qu'un briefing pilotes IFR ne peut, pour des raisons évidentes de sécurité, aller à l'encontre des publications officielles aéronautiques.

M. Patrick PEZZETTA, Délégué Côte d'Azur de la DSAC SE rappelle que le briefing pilotes IFR n'a pas vocation première à être utilisé pour des questions environnementales. Il a vocation à informer les pilotes sur les conditions d'utilisation de l'aéroport de Cannes qui est classé en catégorie B.

M. POUPLLOT trouve que la réglementation aéronautique ne prend pas du tout en compte l'aspect environnemental et l'aspect de protection des riverains. La sécurité devient un argument pour ne pas faire un certain nombre de choses. L'Aéroport Cannes Mandelieu est de petite taille mais situé en milieu urbain nécessitant une approche en forme de « trombone » qui amène au survol de nombreuses populations parfois à basse altitude.

Mme la sous-préfète rappelle que l'objectif est de trouver des solutions en commun mais qu'il n'est pas du ressort de cette commission de faire évoluer ni d'aller à l'encontre de la réglementation nationale et internationale qui régit l'activité aéronautique.

M. DAUPHIN insiste sur le fait que l'ajout des coordonnées GPS sur le briefing pilotes IFR n'a pas d'impact sur la réglementation.

M. POLLET est d'accord pour étudier cette demande avec le groupe technique.

M. Jean-Claude BOSCHEL, Vice-Président de l'ADNA, membre suppléant de la CCE, précise que 80% des trajectoires ne sont pas respectées.

Mme la Sous-Préfète souligne que, dans la mesure où le membre titulaire est présent, il n'y a pas lieu que son suppléant le soit aussi. Elle confirme cependant que la demande pour les coordonnées GPS sera étudiée par le groupe technique.

M. Patrick JOURDAN, contrôleur à la tour de contrôle de l'aérodrome, représentant les personnels travaillant sur l'aérodrome n'est pas d'accord avec M. BOSCHEL sur le non-respect de PIBON. A chaque approche les contrôleurs demandent aux pilotes de rappeler à PIBON ce qu'ils font. Cela n'empêche cependant pas une dispersion pour des raisons de vent ou de performance et conduite machine.

M. DAUPHIN réitère sa demande d'avoir accès à l'outil de suivi des trajectoires pour pouvoir réagir plus rapidement sur des cas spécifiques et ne plus encombrer l'aéroport avec des demandes incessantes.

M. Richard GALY, membre suppléant de la CCE, maire de la commune de Mougins, soutient M. POUPLOT et l'ADNA sur la demande de remise des points GPS sur le briefing pilotes IFR.

Mme la sous-préfète demande à ce que cela soit pris en compte dans la prochaine version du briefing pilotes IFR.

POINT N°2 : RESULTATS DE LA CAMPAGNE QUALITE DE L'AIR REALISEE PAR ATMOSUD (POUR INFORMATION)

M. Thomas ALEIXO, chargé d'études à ATMOSUD (anciennement AIR PACA) présente les résultats de la campagne 2018 réalisée pour l'Aéroport Cannes Mandelieu du 21 mai au 7 juin et du 21 novembre au 19 décembre.

Plusieurs polluants tels que le dioxyde d'azote et le benzène, polluants émis par le transport (routier et/ou aérien) et réglementés ont été suivis afin d'identifier un éventuel impact de l'aéroport sur la qualité de l'air local.

Quinze sites ont fait l'objet de mesures par échantillonneurs passifs (NO2 et BTEX). Le plan d'échantillonnage a été défini de manière à prendre en compte l'influence des principales sources de pollution affectant la zone de l'aéroport et les communes aux alentours, ainsi que des nombreuses plaintes déposées par les riverains.

Les résultats ont permis de démontrer qu'en dehors du point de mesure situé au niveau du rond-point de la libération à Mougins, l'indice NO2 de la qualité de l'air peut être qualifié de très bon. Les niveaux les plus bas autour de la plateforme ont été relevés en zone rurale, exemple des communes de Pégomas, la Roquette-sur-Siagne et Mouans-Sartoux. Concernant le benzène, toutes les mesures respectent l'objectif national de qualité recommandé par l'OMS qui est plus stricte que la valeur réglementaire.

M. DAUPHIN demande si les mesures prennent en compte les PM10.

M. ALEIXO explique que les PM10 sont pris en compte à titre d'information par la station permanente située à Cannes (au 189 avenue de Grasse). Ils n'ont pas été pris en compte dans cette campagne car il n'existe pas d'échantillonneur passif pour ces mesures.

Mme Françoise BRUNETEAUX, membre titulaire de la CCE, adjointe au maire de Cannes, fait remarquer que les slides présentées sont différentes des éléments reçus par mail, ce qui ne permet pas une bonne analyse préalablement à la commission.

Mme ROUSSEAU explique qu'il y a eu des mises à jour effectuées la veille et le matin même de la commission.

Mme la sous-préfète demande s'il y a des questions sur cette présentation.

M. Dominique VOGEL, adjoint au maire de Pégomas, demande s'il est possible de déplacer les points de mesure car certains riverains se plaignent de recevoir des particules sur leur balcon.

M. ALEIXO explique qu'il ne peut donner d'information sur des pics de pollution sur le court terme, tel un panache de fumée à un instant t. Par contre ATMOSUD réalise des cartes de modélisation sur tout le territoire qui donnent une information sur la journée voire à l'heure exacte et à un endroit précis. Il invite à consulter le site d'ATMOSUD pour voir les cartes de pollution journalières et horaires aux endroits souhaités.
Les résultats des mesures montrent qu'il n'y a pas de pollution sur le long terme.

M. DAUPHIN demande si les mesures prennent en compte le dioxyde de soufre ?

M. ALEIXO répond par la négative. Il n'existe pas d'échantillonneur passif à moindre coût pour mesurer les PM10 et le dioxyde de soufre.

M. Alexis GIORDANA, membre Titulaire de la CCE, Président de l'AACMP, souhaite intervenir sur le manque de connaissance générale relative à la pollution des avions. Le kérosène est un produit extrêmement raffiné, bien plus que le gasoil et l'essence. Le taux de gaz à effet de serre produit par le transport aérien mondial représente 3,9% contre 27% pour les habitations.

Il est à noter l'explosion des programmes immobiliers dans notre région et les embouteillages dus aux infrastructures routières inadaptées.

Pour mémoire, l'activité aéronautique est fédératrice d'emplois : un avion peut faire travailler jusqu'à 74 personnes.

Mme la sous-préfète demande s'il y a d'autres questions sur la qualité de l'air.

POINT N°3 : ETAT D'AVANCEMENT DU PLAN D'ACTION (4 POINTS) de la DGAC (POUR INFORMATION)

M. Yves TATIBOUET, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, fait référence à sa réponse à l'ADNA et au courrier des élus envoyé à la DGAC centrale. De nombreuses réunions se sont tenues avec la DSAC et le SNA dont l'état d'avancement des 4 axes étudiés va être présenté à la CCE.

M. Patrick PEZZETTA, Délégué Côte d'Azur, DSAC-SE, présente les points 1 et 2 pour lesquels l'avis de la CCE est demandé ce jour.

Point 1 : La finalité serait d'intégrer dans l'arrêté ministériel des restrictions sur les tours de piste en VFR en fonction des périodes hivernales et estivales. Les résultats de cette étude, réalisée en collaboration avec les usagers basés de la plateforme, sont synthétisés dans les tableaux suivants :

1 - Restrictions d'exploitation : limitations des tours de piste pour l'aviation générale (5)

Période hivernale (1^{er} octobre-31 mai)

		Tdp	BA
Basés	Sil.	5 max (12h/14h)	3 max (12h/14h)
	Non Sil.	5 max (12h/14h)	— (12h/14h)
Non Basés	Sil.	5 max (12h/14h)	— (12h/14h)
	Non Sil.	— (12h/14h)	— (12h/14h)

Rappel : les avions légers classés en catégories A ou B CALIPSO bénéficient des mêmes conditions d'utilisation (privilèges) que les aéronefs basés équipés de silencieux.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

1 - Restrictions d'exploitation : limitations des tours de piste pour l'aviation générale (3)

Période estivale (1^{er} juin – 30 septembre)

		Tdp	BA
Basés	Sil.	5 max	3 max
	Non Sil.	5 max sauf 12h-14h limitation 3 max	3 max sauf 12h-14h —
Non Basés	Sil.	2 max	2 max sauf 12h-14h —
	Non Sil.	—	—

Rappel : les avions légers classés en catégories A ou B CALIPSO bénéficient des mêmes conditions d'utilisation (privilèges) que les aéronefs basés équipés de silencieux.



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

L'objectif a été de mettre en place des restrictions plus contraignantes pour les aéronefs non basés et non équipés de silencieux. De plus, les tours de piste basse hauteur, 500ft, seront réservés aux élèves en formation et en entraînement avec instructeur à bord afin de maîtriser

la trajectoire. Enfin, l'intégration de CALIPSO dans l'arrêté permettra aux avions légers classés en catégorie A ou B de bénéficier des mêmes conditions d'utilisation que les aéronefs basés équipés de silencieux.

Cette restriction est très forte et l'Aéroport Cannes Mandelieu est le deuxième en France, après Toussus le Noble, à la mettre en place. Si les limitations ne sont pas respectées elles seront désormais sanctionnables.

Il précise que le déploiement national CALIPSO interviendra plus tard. Il fait état du travail réalisé en concertation avec les usagers et le contrôle aérien avec la prise en compte de l'activité économique générée par la formation des futurs pilotes de ligne (activité école). 80% des tours de piste sur l'Aéroport Cannes Mandelieu sont opérés par des sociétés basées qui ont plus de sensibilité environnementale que les extérieurs.

M. DAUPHIN demande le nombre d'aéronefs basés sur l'Aéroport Cannes Mandelieu qui ont eu la certification CALIPSO ?

M. PEZZETTA fait état d'un bilan de 15 avions classés datant de quelques mois, mais qui n'a pas été réactualisé.

M. Mathieu di COSTANZO, membre Titulaire de la CCE, gérant du Centre Aéronautique de l'Estérel, de la société Riviera Plane Maintenance et de la société Riviera Jet Airclub, représentant les usagers de l'aérodrome répond que 10 avions de sa flotte sont certifiés.

M. DAUPHIN précise que les restrictions sur Toussus le Noble sont différentes car tous les vols sont par exemple interdits le dimanche entre 12h00 et 15h00. Ce genre de décision se travaille habituellement en coopération avec les riverains. Les associations découvrent le projet sans avoir eu le temps de réfléchir et vérifier si cela correspond bien à une demande particulière des gens exposés à ce trafic. L'ADNA redemande donc une concertation préalable, car il est impossible de retenir ce qui vient d'être présenté.

M. THILLAUD résume en soulignant que les non basés non équipés de silencieux sont interdits en tour de piste en période estivale.

M. PEZZETTA réexplique le tableau de restrictions en période estivale présenté en séance.

M. POUPLOT déplore la réglementation internationale qui n'interdit pas les avions non équipés de silencieux et propose leur interdiction formelle sur l'Aéroport Cannes Mandelieu. Cette proposition est soutenue par l'ADNA et le SID.

M. di COSTANZO explique qu'il y a déjà de nombreuses restrictions et pas de baisse de redevances alors que la formation des pilotes se fait dans l'intérêt général. Il y a 18 ans la carte VAC tenait sur 3 pages contre 12 aujourd'hui. Les avions de Cannes Aviation sont tous équipés de double silencieux.

M. GIORDANA explique qu'un avion ne peut être homologué que s'il a un dispositif de silencieux. On parle donc de double silencieux pour les avions école.

M. POUPLOT fait état d'un avion très bruyant qui a survolé un rond bleu hier à 12 h 30.

M. Alain SARRAN, Président de l'Aéroclub d'Antibes, représentant les usagers de l'aérodrome « Aviation Légère », fait remarquer que des efforts aussi bien techniques que financiers sont réalisés par les usagers et l'aéroport qui subventionne l'achat d'un double silencieux. Cependant, au bout de 2000 heures, toutes ces pièces doivent être changées et le coût en est totalement assuré par l'utilisateur. Tous les membres des aéroclubs sont briefés sur l'importance du niveau de bruit émis et le respect des trajectoires.

Il rappelle qu'à la dernière CCE malgré une réduction de 20 à 30% de bruit enregistré ces dernières années, il y a néanmoins eu une augmentation de 650% des plaintes en provenance des associations.

Par ailleurs, il est impossible de se baser sur une observation au sol pour déterminer si une trajectoire est respectée ou non.

L'analyse d'ATMOSUD a montré que l'activité aéroportuaire ne génère pas de pollution.

Mme la sous-préfète est tout à fait consciente qu'il n'est pas possible de réconcilier usagers aéronautiques et riverains. Il faut s'en tenir au sujet présenté et donner son avis sur les propositions dans le respect de l'ordre du jour.

Mme BRUNETEAUX reconnaît et remercie les professionnels pour les importants efforts réalisés pour réduire les nuisances depuis de nombreuses années.

En matière de réduction des nuisances, lors du salon VIVATECH un hélicoptère électrique a été présenté à la Région. Elle a proposé que notre territoire soit expérimental pour réaliser les vols d'homologation de cet appareil en lien avec la DGAC.

Dans cette optique, avons-nous une analyse et des chiffres relatifs à l'activité hélicoptère qui permettraient un comparatif avec cette expérimentation ?

M. GALY rappelle les restrictions hélicoptères réalisées depuis des années mais qu'il reste encore des efforts à faire. Le rôle des élus est de trouver un point d'équilibre entre l'activité économique et le bien-être des populations. A ce titre, il demande s'il ne serait pas possible d'interdire les tours de piste aux avions basés ou non basés non équipés de double silencieux entre 12 heures et 14 heures ? Cela serait une mesure concrète envers les populations en période d'été qui permettrait de délivrer un message positif et de trouver un terrain d'entente.

M. SARRAN précise que l'activité aéronautique est intimement liée à l'investissement et qu'un avion qui ne vole pas représente une perte financière.

M. di COSTANZO partage tout à fait ces propos. Il demande à quoi cela a servi d'investir dans la mise en place de double silencieux sur tous ses avions si on leur interdit maintenant de voler. De plus, en tant qu'utilisateur basé sur l'aéroport il contribue par sa participation aux commissions, par son investissement financier sur le long terme, par la sensibilisation qu'il fait à ses élèves, à la réduction des nuisances sonores et souhaite de ce fait avoir un statut avec des avantages qui le différencierait des usagers non basés et/ou non équipés de silencieux.

Mme la sous-préfète souhaite trouver une voie médiane.

M. POUPLOT considère qu'interdire les avions non équipés de double silencieux serait déjà un progrès.

M. THILLAUD propose de trouver un point d'équilibre. Si les tours de piste en saison estivale sont interdits le samedi et le dimanche entre 12 heures et 14 heures, que veulent en contre-partie les usagers ?

Mme Claude TRIAY, Présidente et représentante du Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes la Bocca, défend les intérêts des boccassiens qui subissent le trafic hélicoptères et aviation légère et est d'accord pour trouver un point d'équilibre si on interdit les tours de piste en période estivale le samedi et le dimanche entre 12 heures et 14 heures.

Mme la sous-préfète demande si un point d'équilibre peut être trouvé en séance en interdisant le samedi et dimanche entre 12 heures et 14 heures et rappelle qu'il s'agit d'une modification de l'arrêté de restriction.

M. THILLAUD demande aux usagers ce qu'ils veulent en contre-partie de l'interdiction pour les basés équipés de double silencieux des tours de piste basse hauteur, entre 12 heures 14 heures, pour ne pas impacter leur activité.

M. di COSTANZO propose de commencer plus tôt le matin et de finir plus tard le soir.

M. GALY trouve que l'amplitude horaire actuelle qui est de 8 heures/20 heures est suffisante pour les tours de piste.

M. THILLAUD propose plutôt d'augmenter le nombre de tours de piste consécutifs en dehors de ces horaires.

M. PEZZETTA explique que la solution proposée est déjà forte. Elle découle d'un travail fait avec les sociétés basées qui avaient exprimé leur besoin de travailler entre 12 heures et 14 heures. Il propose donc de l'expérimenter avant de vouloir déjà le rejeter.

M. THILLAUD est d'accord avec M. GALY pour ne pas changer la restriction tous les ans.

M. TATIBOUET explique que la contrepartie ne peut pas être décidée en séance et que la solution proposée découle d'un travail approfondi avec un processus juridique. Il propose de produire l'arrêté tel que présenté.

M. DAUPHIN approuve le principe des plages de calme pour les tours de piste de l'aviation légère et demande s'il est possible d'avoir également des plages de repos pour l'aviation d'affaires. Il constate que globalement la proposition présentée va dans le sens des attentes des riverains mais n'est pas capable de donner une réponse immédiate. Il a besoin d'une concertation au préalable.

Mme la sous-préfète explique que si la décision est repoussée, il n'y aura pas de modification de l'arrêté cet été. Elle souhaite néanmoins avoir une solution pour cet été et propose la mise en place de l'arrêté tel que présenté. On pourra cependant modifier l'arrêté l'année prochaine.

P. PEZZETTA explique que si l'avis est donné en commission du 7 juin 2019, l'arrêté sera signé fin juin 2019 avec publication dans les informations aéronautiques pour que la proposition soit valable au 15 août. Le timing est vraiment très serré.

D. THILLAUD propose l'interdiction des tours de piste basse hauteur pour les basés silencieux les samedis et dimanches entre 12 heures et 14 heures si en contrepartie ils peuvent réaliser 6 tours de pistes consécutifs le reste de la journée.

M. di COSTANZO est d'accord sur cette proposition.

M. SARRAN n'est pas d'accord sur cette proposition.

M. THILLAUD insiste et demande aux usagers basés ce qu'ils veulent en contrepartie pour l'acter en séance et ne plus y revenir ni l'année prochaine ni les années suivantes pour compenser ces deux heures.

M. DAUPHIN, bien que trouvant la solution proposée non satisfaisante, préfère néanmoins l'appliquer dès cet été plutôt que de prendre le risque d'augmenter les tours de piste en hiver et propose de réfléchir avec le groupe technique à une autre solution consensuelle

M. BOSCHEL confirme la position de l'ADNA de mettre en place l'arrêté tel que présenté dès cet été et de revenir dessus plus tard après étude avec le groupe technique.

Mme la sous-préfète pense que si les usagers et les associations sont d'accord on en reste là.

Mme BRUNETEAUX trouve que c'est une très grande avancée qui satisfait les associations représentant les riverains et qu'en tant qu'élue elle est elle-même satisfaite.

M. THILLAUD ne veut pas revenir sur ce sujet l'année prochaine mais répondre en séance à la demande de M. GALY.

M. CHIKLI, troisième adjoint au maire de Cannes, représentant du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, propose de réduire la période de restriction estivale prévue initialement du 1^{er} juin au 30 septembre aux mois de juillet et août.

M. GALY trouve que la proposition de M. CHIKLI est très pertinente et se satisfait de pouvoir dès à présent communiquer dessus.

M. PEZZETTA demande de préciser clairement la nouvelle restriction proposée à adopter.

M. THILLAUD se réfère au tableau et indique que la restriction porte pour l'interdiction des tours de piste basse hauteur pour les basés silencieux entre 12 heures et 14 heures sur les mois de juillet et août. Le sujet est donc clos.

M. PEZZETTA confirme que la proposition de restriction retenue modifie le tableau présenté sur la définition de la période estivale qui ne concerne plus que les mois de juillet et août ainsi que la différence par rapport au tableau présenté concerne les aéronefs basés silencieux basse hauteur entre 12 heures et 14 heures il n'y aura pas de tour de piste le samedi et le dimanche. C'est la case du tableau en haut à droite qui est modifiée.

Mme la sous-préfète remercie l'assemblée pour les avancées de chacun.

Point 2 : M. PEZZETTA présente le deuxième point relatif à la modification de l'arrêté de restriction et qui concerne le suivi de la VPT17. Il s'agit d'obliger les exploitants d'aéronefs à respecter l'altitude de 2000 pieds entre LUXUS et PIBON.

M. DAUPHIN estime que cela ne correspond pas aux demandes des associations et des maires. Il a toujours dit et écrit que ce qui est important c'est le respect des trajectoires et surtout le respect des points A, LUXUS et PIBON qui sont des points de FLY OVER car la hauteur étant déjà respectée la proposition ne changera pas l'existant. L'ADNA demande officiellement que ces points-là soient intégrés dans l'arrêté de restriction et que les écarts réalisés par des récidivistes soient sanctionnés. L'ADNA souhaite également que soit mis en place une descente lissée entre LUXUS et PIBON.

M. PEZZETTA précise que le relèvement de l'altitude à 2000 pieds était déjà un exploit et que c'est le maximum qu'il puisse y avoir. Il est impossible de toucher maintenant à la procédure VPT 17 et la descente continue telle que demandée est impossible à mettre en œuvre.

Ce qui est proposé est une avancée. Il s'agit donc d'un suivi strict des procédures VPT 17 et de s'assurer que dans le plan vertical l'avion ne descende pas en-dessous d'une certaine valeur. L'analyse se fera avec la navigation aérienne et pour les pilotes qui ne respectent pas l'altitude, la DSAC enverra un PV de manquement à l'ACNUSA qui prononcera des sanctions.

M. GALY résume que si les avions s'écartent de la trajectoire et ne respectent pas les couloirs ils ne pourront pas être sanctionnés. Les riverains souhaitent que les couloirs soient mieux respectés.

M. SARRAN précise que personne ne s'égare chez les pilotes basés. Par contre, il arrive que les conditions de trafic obligent l'avion à s'écarter de l'axe défini mais ce n'est pas volontaire.

M. BOSCHEL ajoute que la précision de ces 3 points de survol dans l'arrêté permettrait d'améliorer les chevelus et de réduire les plaintes dont 70% concernent la VPT17.

M. Pascal AVON, Chef du Service de la Navigation Aérienne Sud-Est, prévient qu'il ne faudrait pas qu'un avion respecte coûte que coûte le survol de ces points au détriment de la sécurité du vol et de la circulation aérienne. Attention au strict respect de cette trajectoire qui obligerait les pilotes et les contrôleurs à prendre des décisions à l'encontre du bon sens professionnel.

Les avions en IFR dans ces phases-là sont en situation de vol à vue et la circulation aérienne à Cannes peut être très dense et complexe. Il rappelle que, tout en comprenant le besoin, cela risque d'être au détriment du bon sens professionnel et qu'à vouloir absolument passer sur ces points cela risque en plus de densifier les nuisances sous ces points-là.

M. DAUPHIN précise que le respect des trajectoires réduit les nuisances aériennes et maintient donc sa demande.

M. PEZZETTA précise que dans la construction d'une procédure il n'est pas anormal qu'un avion ne passe pas sur les points précisés et de ce fait il est impossible de les sanctionner quand ils dévient de ces points. Cependant, un appui à la GTA a été demandé pour expliquer le suivi des trajectoires et aider les riverains à objectiver leurs observations. S'il y a des écarts, la GTA les relève et en fait part à la DSAC.

M. DAUPHIN ne comprend pas pourquoi ces points ne peuvent pas être mis dans l'arrêté restrictif.

Mme la sous-préfète explique que la navigation aérienne n'est pas une science exacte, il n'est pas possible de passer précisément sur un point en raison du vent et de plusieurs autres critères. Il faut être raisonnable, tous les efforts sont faits pour respecter ces points-là et on ne peut pas sanctionner des pilotes qui ont dévié de la trajectoire pour des raisons de navigation ou de sécurité.

M. di COSTANZO précise que la dispersion satisfait certains riverains car la gêne est, de ce fait, déplacée.

Mme la sous-préfète demande l'avis de la commission sur ces points 1 et 2 : pas d'abstention, 1 vote défavorable. **L'arrêté modificatif est donc adopté.**

Point 3 : M. TATIBOUET présente le point 3 concernant les résultats de l'étude sur la déviation de 10° de l'axe final de la VPT17. Il précise que tout désaxement induit une complexité supplémentaire en termes de pilotabilité.

Les trajectoires désaxées sont prévues par la réglementation uniquement lorsque des raisons de sécurité l'imposent (par exemple : présence d'obstacles), ce qui n'est pas le cas puisque la raison est environnementale.

De plus, l'arrivée imminente d'une réglementation européenne va durcir les obligations en matière de changement (pas de dégradation de sécurité possible).

Par anticipation, il y a donc un refus de l'autorité de surveillance de donner son accord à un tel désaxement.

Une étude d'impact environnemental a été réalisée par la Mission Environnement de la Direction des Services de la Navigation Aérienne dont l'expertise est reconnue dans le domaine notamment par l'ACNUSA.

Cette étude a permis de démontrer qu'un décalage de 10° de l'axe final de la VPT17 conduit à un accroissement des populations impactées (+ 417 personnes). L'impact est particulièrement notable pour Pégomas.

La conclusion de l'étude est donc que, sur le plan sonore, il est préférable de maintenir la situation actuelle plutôt que d'adopter un nouveau tracé de VPT17 avec un désaxement.

M. POUPLOT déplore de ne pas avoir eu cette étude avant la commission. Il en avait fait la demande par mail le 10 décembre 2018. Il avait également demandé le texte exact qui régit la distance d'alignement par rapport à la piste.

M. TATIBOUET va transmettre ces deux informations.

Mme la sous-préfète attire l'attention des membres de la commission sur l'approche par le nord-ouest présentée en séance qui représente une nouvelle avancée avec une expérimentation par une compagnie aérienne.

M. AVON présente l'approche de type RNP AR qui est une approche de haute précision, ce qui est relativement nouveau d'un point de vue réglementaire. Ce concept est nouveau pour le SNA et son étude est centralisée sur Bordeaux. Il est à noter que l'étude de la procédure RNP AR à Cannes est prioritaire sur celle de Nice pour la DGAC. L'expérimentation sur l'Aéroport Cannes Mandelieu sera réalisée à partir du 1^{er} semestre 2020 en partenariat avec la société NETJETS.

M. POLLET souligne que la société NETJETS est un important opérateur d'aviation d'affaires qui fait un effort conséquent pour prêter ses avions dans le cadre de cette expérimentation.

Mme la sous-préfète demande s'il y a des commentaires sur cette importante information.

M. POUPLOT demande le délai entre l'expérimentation et la mise en pratique ainsi que la trajectoire définie car la présentation est dépourvue de carte.

M. AVON répond que c'est une trajectoire qui se travaillera avec NETJETS pour abaisser au maximum l'altitude en fonction du relief. C'est une arrivée par le nord-ouest dont on ne peut pas préciser strictement aujourd'hui la trajectoire. C'est une construction qui est longue et minutieuse à cause notamment des marges de franchissement d'obstacle.

M. DAUPHIN demande s'il est possible d'avoir des réunions plus spécialisées sur ce sujet.

Mme la sous-préfète répond par la négative, il faut d'abord laisser travailler le SNA avec la compagnie NETJETS. Elle rappelle la tenue du groupe technique à partir de septembre 2019, dans lequel des informations à ce sujet pourront être échangées.

M. AVON explique que ce travail est considérable et cela fait maintenant plusieurs années que le SNA est mobilisé sur l'étude de trajectoires alternatives respectueuse des populations survolées tout en gardant comme objectif principal la sécurité. Cette approche RNP AR, très novatrice, présente une réelle opportunité et serait potentiellement la 1^{ère} ou la 2^{ème} mise en œuvre en France.

Mme TRIAY rappelle que Madame BLANC avait expliqué la difficulté et le travail pour construire une nouvelle trajectoire. Elle se réjouit de cette présentation qui représente un espoir pour les populations survolées.

M. AVON répond qu'il est difficile de donner un délai de mise en application car le SNA ne maîtrise pas l'entière pilotabilité de cette procédure dont certaines étapes doivent obtenir la validation des opérateurs et d'autres, la validation des contrôleurs de Nice et Cannes par rapport à son intégration dans la circulation aérienne. Le délai de fin d'étude avec NETJETS serait d'1 à 2 ans.

M. THILLAUD demande quel est l'horizon de réalisation et rappelle que NETJETS investit beaucoup d'argent pour collaborer à cette étude ?

M. AVON répond que le délai de fin d'étude avec NETJETS sur l'expérimentation en termes de définition et de pilotabilité de la trajectoire serait d'1 à 2 ans.

Mme la sous-préfète demande la validation du précédent compte-rendu de la CCE qui s'est tenue le 7 juin 2018.

M. DAUPHIN ne vote pas le compte-rendu.

M. Roland LYSEE, Président de l'Association de Défense de l'Environnement et du Cadre de Vie, rappelle l'importance du point de sortie WD pour éviter le survol au décollage des mandolociens par les avions légers.

Mme MEDRECKI informe de la mise à jour prévue dans l'AIP pour corriger ce point.

M. GIORDANA demande à ce que l'assemblée remercie le SNA pour le travail accompli et les propositions faites à cette commission.

L'ensemble de la commission applaudit le SNA.

La séance est levée à 12 h 00.

LA SOUS-PRÉFÈTE DE GRASSE
D.EL.14-04

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*

Annexes :

- 1/ Présentation de la Commission Consultative de l'Environnement – Point n°1.
- 2/ Présentation bilan des infractions EPNdB sur l'aérodrome Cannes Mandelieu – Point n°1
- 3/ Présentation campagne de mesure de qualité de l'air par AtmoSud – Point n°2
- 4/ Présentation état d'avancement du plan d'actions de la DGAC – Point n°3