Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES
SOUS-PREFET DE GRASSE

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

Le Président

Le **24 octobre 2018**

COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT de l'AEROPORT CANNES-MANDELIEU du jeudi 7 juin 2018 à 15 h 00

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Monsieur Stéphane DAGUIN, Sous-Préfet de Grasse, le jeudi 7 juin 2018 à 15 h 00 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. Romain PRAS (excusé)

« Représentants des usagers de l'aérodrome »

ASSOCIATION AEROPORT CANNES-MANDELIEU PARTENAIRES

Titulaire : M. Alexis GIORDANA
Suppléant : M. Jean-Louis JULIAN (excusé)

AVIATION LEGERE

Titulaire : M. Alain SARRAN
Suppléant : M. Geoffroy MOREAU (excusé)

AVIATION d'AFFAIRES

Titulaire : M. Mathieu di COSTANZO
Suppléant : Mme Julie BIANCHINI

« Représentants de l'exploitant de l'aérodrome »

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

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 (excusé)

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Titulaire : M. David KONOPNICKI (excusé)
Suppléant : M. Franck CHIKLI

« 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 POUPLOT (excusé)
Suppléant : M. Gilbert PIBOU

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. Albert DAUPHIN
Suppléant : M. Jean-Claude BOSCHEL

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

Titulaire : Mme Claude TRIAY
Suppléant : M. Laïd BOUZETIT

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

Titulaire : M. Jean-Paul LANVIN-LESPIAU
Suppléant : M. Frédéric POYDENOT

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

Titulaire : M. Jacques BIOLAY
Suppléant : M. Stéphane AMOUR (excusé)

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

Titulaire : M. Roland LYSEE
Suppléant : M. Gilbert AIME

Représentant les Administrations et l'ACNUSA

M. Stéphane DAGUIN Sous-Préfet de Grasse
M. Eric GIRARD-REYDET, ACNUSA
Mme Anne-Laure VERNEIL, ACNUSA
M. Patrick PEZZETTA, DGAC/DSAC SE
M. Philippe LAVIEILLE, DGAC/DSAC SE
M. Philippe GIMENEZ, DGAC/DSAC SE
M. Jean-Luc KITTERY, DGAC/DTA/SDD3
Mme Emmanuelle BLANC, DGAC/SNA SE
M. Loïc DE VILLENEUVE, DGAC/SNA SE
M. Cédric TEDESCO, DGAC/SNA SE
M. François TROUILLET, DGAC/SNA SE

Participaient également à la réunion

M. Philippe CARASSOU-MAILLAN, CACPL
Mme Marie POURREYRON, Commune de Cannes
M. Didier CARRETERO, Commune du Cannet
M. Sébastien di GIORGIO, Commune de Mougins
Mme Amandine PERA-LADET, Sous-Préfecture de Grasse
Mme Stéphanie MEDRECKI, ACA/ACM
Mme Michèle SMARRITO, ACA/ACM
M. François JANIN, ACA/ANCA
M. Jean-Pierre GUINVARCH, ADNA
M. Michel PERICHON, pilote
M. Daniel MASSOU, riverain

Monsieur Stéphane DAGUIN, Sous-Préfet de Grasse, ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

Il précise que cette CCE est sa première sur Grasse. Cependant il a présidé auparavant les CCE très actives des trois aéroports de Toulouse.
L'ordre du jour de la CCE de Cannes est chargé mais il laissera le temps nécessaire aux présentations.

En propos introductifs, il indique que sa façon d'aborder une telle commission est triple :

1. Ne jamais oublier ce qui a été fait.
2. Ne pas se satisfaire de ce qui a été déjà fait en recherchant toujours des améliorations et en menant les études nécessaires.
3. Il doit toujours y avoir de la transparence dans les échanges sur une activité ou une étude, les chiffres y compris les analyses de projet, ainsi que les évolutions avec leurs conséquences.

Il demande aux nouveaux membres de se présenter :

- **M. Albert DAUPHIN**, membre Titulaire de la CCE et nouveau Président ADNA depuis fin janvier 2018.
- **M. Jacques BIOLAY**, membre Titulaire de la CCE, représentant le GADSECA, association environnementale.
- **M. Jean-Paul LANVIN-LESPIAU**, membre Titulaire de la CCE, nouveau Président du CPIE, association d'éducation à l'environnement, historiquement membre de la CCE. L'association a été créée sous la Présidence de Valéry GISCARD-D'ESTAING et fête ses 30 ans cette année.
- **M. Alexis GIORDANA**, membre Titulaire de la CCE, Vice-Président de l'AACMP depuis plus de 20 ans et représentant du Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale (GIPAG).

Comme il est d'usage, M. le Sous-Préfet met au vote le compte rendu de la précédente Commission Consultative de l'Environnement qui s'est tenue le 23 juin 2017 en demandant s'il y a des remarques voire des ajouts.

M. DAUPHIN interroge sur le circuit de validation du compte rendu.

M. Thierry POLLET, Directeur de l'Aéroport Cannes Mandelieu et des Infrastructures Aviation Générale, représentant l'exploitant de l'aérodrome, explique que le compte rendu est élaboré par Aéroports de la Côte d'Azur, puis complété par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est et le Service de la Navigation Aérienne Sud-Est puis transmis à M. le Sous-Préfet pour relecture et validation finale.

M. DAUPHIN aimerait avoir le compte rendu avant transmission à M. le Sous-Préfet.

M. le Sous-Préfet indique que le compte rendu restera élaboré par le Secrétariat de la CCE puis transmis à la Sous-Préfecture pour relecture et validation. Si elle remarque des éléments manquants, notamment émanant des associations, elle les intègrera de fait sans qu'il y ait de circuit de partage des modifications.

M. DAUPHIN l'en remercie.

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

M. le Sous-Préfet passe la parole à Mme Stéphanie MEDRECKI, Responsable Affaires Aéronautiques et Démarche Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

POINT N°1 : SUIVI DES INDICATEURS POUR LE PREMIER TRIMESTRE 2018

Indicateur n°1 : Répartition trafic aviation d'affaires Nice Cannes : 1er trimestre

Mme Medrecki rappelle que l'objectif de la première Charte pour l'Environnement de 2003 était de répartir à 50/50 le trafic aviation d'affaires entre Nice et Cannes. Les chiffres de cette année montrent que la répartition pour le premier trimestre est de 79% pour Nice et 21% pour Cannes. L'objectif est largement atteint. Il est à noter que cet objectif est respecté depuis sa mise en place.

M. DAUPHIN informe que les riverains considèrent que le trafic de l'Aéroport Cannes-Mandelieu est suffisant et qu'ils demandent un moratoire sur les aéronefs qui se posent à Cannes.

M. Dominique THILLAUD, Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur, représentant l'exploitant de l'aérodrome, rappelle le travail réalisé depuis des années et les résultats obtenus. Il refuse tout moratoire.

M. le Sous-Préfet annonce la position très claire de l'Etat qui est de concilier le développement économique de l'aéroport et le respect de l'environnement et des riverains. Le département des Alpes-Maritimes est attractif d'un point de vue économique et démographique, le souhait de l'Etat est d'accompagner ce développement.
En conséquence, il n'y pas de raison d'envisager de moratoire ni de réduction d'activité.

M. DAUPHIN fait état d'une clause non environnementale de développement de l'économie.

M. le Sous-Préfet demande à poursuivre.

Indicateur n°2: Répartition trafic aviation affaires et IFR par QFU : 1er trimestre

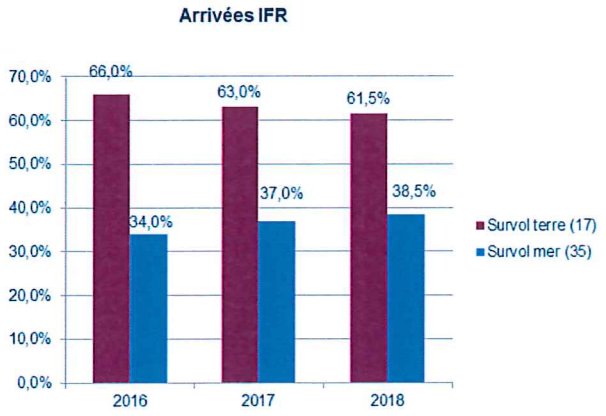
Mme Medrecki présente des chiffres stables depuis 3 ans. Pour le premier trimestre 2018, 67% du trafic aviation d'affaires et IFR s'effectue au-dessus de la mer.

M. Jean-Claude BOSCHEL, Vice-Président de l'ADNA, demande s'il peut y avoir un indicateur significatif qui serait exclusivement sur les arrivées ?

Mme MEDRECKI lui répond que cet indicateur fait l'objet de la diapositive suivante.

M. le Sous-Préfet demande à ce que la présentation du premier point soit faite dans sa totalité pour avoir une vision globale avant tout commentaire.

38.5% des arrivées et 98% des décollages se font par la mer.

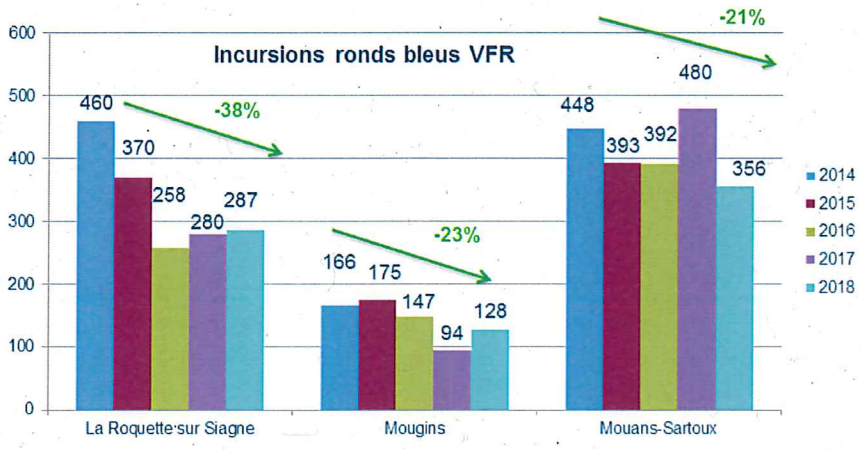


M. Philippe LAVIEILLE, Pilote Inspecteur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, fait un rappel sur l'existant en termes de trajectoire.

M. le Sous-Préfet poursuit sur le 3ème indicateur.

Indicateur n°3 : Incursions VFR dans les ronds bleus : 1er trimestre

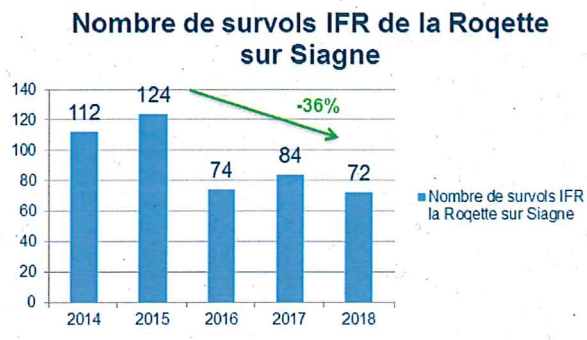
Mme MEDRECKI rappelle les différentes actions réalisées conjointement avec la DGAC pour sensibiliser les pilotes, les écoles, aéroclubs et sociétés hélicoptéristes à un meilleur respect des trajectoires.
Les résultats montrent une diminution des survols VFR dans les ronds bleus entre 21% et 38% depuis 2014 selon les espaces survolés.
La majeure partie des VFR qui coupent dans le rond bleu de la Roquette sur Siagne sont sur le circuit monomoteur. Ils débordent au sud du rond bleu et n'impactent pas le village de la Roquette sur Siagne.

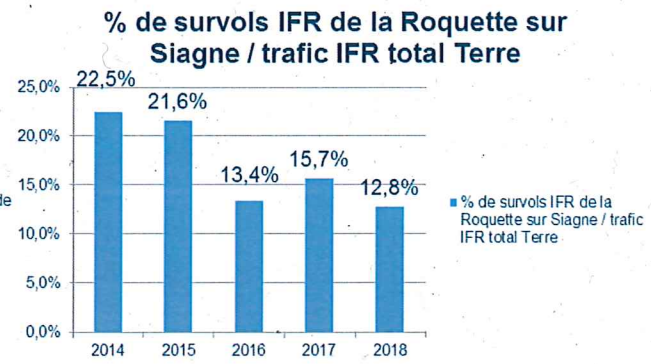


En moyenne: **3 survols VFR** par **jour** (Roquette sur Siagne)
1,5 survols VFR par **jour** (Mougins)
4 survols VFR par **jour** (Mouans-Sartoux)

Indicateur n°4 : Ecarts trajectoires IFR sur la Roquette sur Siagne : 1er trimestre

Mme MEDRECKI explique que, grâce à la création du point A et à la sensibilisation faite auprès des pilotes, une concentration de la zone d'évolution de la VPT17 a été constatée. Le nombre de survols au centre de la Roquette-sur-Siagne a diminué de 36% en 5 ans. En moyenne au premier trimestre il y a moins d'1 survol par jour au centre de la Roquette-sur-Siagne.





Indicateur n°5 : Altitudes VPT 17 : 1er trimestre

Les altitudes aux différents points de la VPT17 (LUXUS, PIBON, point A et quartier des Roques en finale) sont respectées.

Indicateur n°6 : Bruit Aéronautique

M. François JANIN Chargé d'Etudes Environnement et Relation Riverains à l'Aéroport Nice Côte d'Azur, présente l'évolution du bruit aéronautique en dB par capteur. Grâce aux actions mises en place, on enregistre une stabilisation du bruit et ce malgré une concentration des trajectoires.

Indicateur n°7 : Lden

Le Lden mesuré est conforme au Lden du Plan d'Exposition au Bruit.

Point sur les signalements

M. JANIN annonce que 763 signalements ont été enregistrés au 1er trimestre 2018, soit une augmentation de 646% par rapport au 1er trimestre 2017. Ces signalements ont été émis par 32 plaignants identifiés sur 7 communes.
Il rappelle le processus de traitement des signalements :

Signalement	Aéronautique	Environnement	Exemple de Situation	% de situations / signalements reçus	Action
Anomalie?	oui	oui	Survol à très basse altitude sous les seuils réglementaires	0%	DGAC Enquête et signalement auprès des compagnies et des pilotes
		non	Sortie de la CTR lors d'une arrivée	0%	DGAC Enquête et signalement auprès des compagnies et des pilotes
	non	oui	Ecart important par rapport à l'axe de la trajectoire	19% (= 150)	Gestionnaire rencontre avec les pilotes, mails et courriers de relance
		non	Passage dans le couloir d'évolution naturelle	79% (= 613)	Gestionnaire enregistrement du signalement

L'ADNA avait confirmé lors d'un courrier envoyé à l'aéroport que : « Plutôt que la dénomination de « plainte », nous préférons, comme déjà évoqué le mot de « gêne », qui correspond mieux au sens de ces interventions, qui n'attendent pas des réponses en termes de « trajectoire normale » ou « trajectoire anormale », mais des voies d'améliorations pour la qualité de l'environnement dans chaque famille de problème signalée. »

M. DAUPHIN informe que l'ADNA a mis en place un outil pour les signalements sur leur site internet. Il demande s'il peut commenter les éléments présentés ?

M. le Sous-Préfet répond comme précédemment qu'il faut attendre la fin de la présentation du premier point.

M. JANIN poursuit. Il indique qu'il est impossible de répondre aux 763 signalements enregistrés sur le premier trimestre.

M. DAUPHIN précise que jusqu'au mois de mars, ce n'est pas la période la plus gênante. Il demande d'avoir les indicateurs de type chevelus. Il est témoin qu'un avion sur trois en IFR ne respecte pas la trajectoire. Autre point, quand il y a une observation, il y a un mail de rappel fait au pilote, à la compagnie puis plus rien. Pourquoi à Cannes il n'y a pas de sanction de l'ACNUSA ?

M. le Sous-Préfet rappelle la volonté de transparence et de mise à disposition des données.

M. POLLET s'interroge sur la capacité des riverains à évaluer l'altitude des appareils. Si on compare avec l'Aéroport Nice Côte d'Azur, 20 signalements contre 400 sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu en 1 semaine.

Pour cela, il propose d'organiser des réunions d'information pour les riverains pour leur expliquer la zone d'évolution des aéronefs.

M. POLLET propose de fournir mensuellement les chevelus aux associations.

M. le Sous-Préfet acte cette transmission.
Il demande s'il y a eu des sanctions suite aux écarts de trajectoires.

M. Patrick PEZZETTA, Délégué Côte d'Azur de la DSAC SE, informe qu'aucune trajectoire sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu n'a jamais été sanctionnée et que le respect de l'arrêté de restrictions de 2015 en la matière est conforme.

M. DAUPHIN précise qu'il ne s'agit pas d'un non-respect aéronautique mais d'un non-respect environnemental.

M. Eric GIRARD-REYDET, Secrétaire Général de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires informe que l'Autorité n'est compétente que s'il y a un arrêté de restrictions. Le seul arrêté de restrictions en vigueur sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu est celui relatif aux 13EPNdB. Il est à noter qu'il s'agit du seul arrêté en France portant sur l'activité de jour, les autres arrêtés en vigueur sur d'autres aéroports, le sont pour l'activité de nuit.
L'arrêté de Cannes est le plus restrictif de France. Les altitudes sont très respectées à Cannes.

M. THILLAUD commente la diapositive n° 9 qui fait état de 72 survols sur la Roquette-sur-Siagne sur le trimestre. Si on considère la vitesse de survol de 200 km/h, cela équivaut à 12 secondes de survol et moins d'un survol par jour d'une durée de 12 secondes.

M. DAUPHIN précise que son domicile est fortement impacté par ces survols, notamment le vendredi soir et invite M. THILLAUD à venir le constater.

M. le Sous-Préfet demande la présentation des couloirs d'évolution des avions.

M. JANIN rappelle effectivement qu'une VPT ne peut se résumer à un trait mais plutôt à un couloir d'évolution. Il présente un exemple de couloir à Nice de 1500 mètres de diamètre. En reportant ce couloir sur un chevelu de Cannes, on peut constater que les trajectoires sont également contenues dans ce couloir.

M. BIOLAY se met à la place du riverain lambda qui ne comprend pas forcément l'impact d'un survol par jour en moyenne. Il demande le nombre d'incidents environnementaux par jour sur une période.

M. POLLET rappelle que le chiffre donné est de 150 écarts environnementaux (trajectoires et altitudes) sur un trimestre.

M. le Sous-Préfet explique que c'est l'aspect lissage qui pose un problème

M. DAUPHIN aimerait avoir les chiffres et les chevelus tous les mois

M. le Sous-Préfet acquiesce pour une transmission mensuelle des chevelus et du détail des incidents ENV.

M. CHIKLI, troisième adjoint au maire de Cannes, représentant du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, rejoint la position de l'Etat de privilégier l'intérêt général et l'attractivité économique du Territoire.

M. Patrick JOURDAN, contrôleur à la tour de contrôle de l'aérodrome, représentant les personnels travaillant sur l'aérodrome, n'adhère pas du tout aux propos de M. DAUPHIN sur le comportement incorrect de certains pilotes. Tous les pilotes volent dans le respect de la sécurité et des trajectoires. Il précise que la VPT ne peut être utilisée que par bonnes

conditions météorologiques et que, dans le cas contraire, c'est la MVL (manœuvre à vue libre) qui est privilégiée. Cette MVL amène à des minimas plus bas.

M. DAUPHIN pense que les pilotes basés ont une bonne connaissance des trajectoires et les respectent. Cependant, en cas de fort trafic, ce n'est plus le cas.

M. le Sous-Préfet souhaite qu'en période de fort trafic et lorsqu'il y a un signalement bien caractérisé, on trouve un moyen pour que l'information au pilote ou à la compagnie soit plus rapide que pour les signalements classiques.

M. POLLET demande la raison pour laquelle il y a une augmentation de 640 % pour 32 plaignants. Il propose de rencontrer ces 32 riverains.

M. Alain SARRAN, Président de l'Aéroclub d'Antibes, représentant les usagers de l'aérodrome « Aviation Légère ne comprend pas comment il peut y avoir 640 % d'augmentation de plaintes alors que les indicateurs sont stables voire en baisse.

M. BOSCHEL remercie M. JOURDAN pour ses précisions quant à l'utilisation de la VPT en fonction de conditions météorologiques favorables et l'informe qu'il ne fera jamais de plainte si la météo n'est pas bonne. Il trouve que les indicateurs sont peu significatifs.

M. GIORDANA fait remarquer que cette CCE se réunit après la plus forte période d'activité due au Festival International du Film de Cannes et au Grand Prix de Monaco, ce qui entraîne des échanges animés et un agacement général.

M. le Sous-Préfet se satisfait que cette CCE soit représentative de cette période de forte activité.

M. GIORDANA insiste sur l'apport économique et financier de l'Aéroport Cannes-Mandelieu sur la Région. Il rappelle également qu'un avion d'aviation générale qui vole représente un emploi au sol pour 68 personnes (source Dassault Aviation et syndicat FNAM).
Il remercie les contrôleurs pour leurs missions de régulation du trafic et les félicite pour leurs résultats : 98 % des décollages IFR se font par la mer.
Il précise que tous les nouveaux moteurs tellement silencieux s'appellent l'aviation Zéphyr.
Il explique l'effet doppler du survol de 12 secondes : 6 avant et 6 après, mais pas 10 minutes.
Il précise que sans jumelles optroniques homologuées, utilisées par la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA), il est impossible de connaître l'altitude d'un aéronef.
L'idée première des pilotes est d'être les moins perturbateurs pour les riverains. Cependant, le pilote a le droit sur une VPT d'être en décalage de plusieurs centaines de mètres, c'est écrit dans le droit international aérien.
Les personnes qui ont acheté leur maison en connaissance de cause sous les couloirs aériens ces dernières années n'ont pas de justification à se plaindre.
Mr Boschel fait mine de quitter la salle.

Mme Claude TRIAY, Présidente et représentante du Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes la Bocca, remarque que bien que les procédures de l'aviation légère leur permettent de se disperser sans être en infraction, il serait intéressant de savoir si leur altitude est réglementaire et s'il serait possible de la relever davantage.
Il est certain que les nuisances sont moins ressenties en période hivernale mais dès les mois d'avril ou de mai, le ressenti est plus important.
La gêne vient également des hélicoptères même si leurs trajectoires sont conformes.

M. le Sous-Préfet demande à l'assemblée des remarques sur les points présentés avant de passer à la partie actions.

M. Gilbert PIBOU, Maire de Pégomas, représentant la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, remercie M. le Sous-Préfet pour la parole donnée et précise qu'il assiste à la CCE depuis plus de 20 ans.

Il fait le constat que la zone aéroportuaire élargie (couloirs aériens, pistes) est très urbanisée. L'impact au niveau du centre de la Roquette-sur-Siagne a diminué de 35 % mais l'utilisation de la VPT a déplacé la gêne sur les habitants de Pégomas. En tant qu'élu il reçoit des plaintes quotidiennes. Il faut trouver une trajectoire qui essaye de minimiser le problème tout en convenant à tous, ce qui va être très difficile.

M. le Sous-Préfet rappelle que l'objectif est d'améliorer les trajectoires et de réduire la gêne mais pas en la transférant sur d'autres communes. Il n'y a aucun intérêt à transférer le problème mais penser à l'intérêt général.

M. Jean-Pierre GUINVARCH, membre de l'ADNA, a étudié avec M. Michel PERICHON, pilote, la possibilité d'une trajectoire nord-ouest. Il souhaiterait que l'étude parallèle menée par les services de la navigation aérienne sud-est, avance plus vite et qu'au final on entérine les deux trajectoires. Cette trajectoire nord-ouest permettrait en été de ne survoler plus que 4000 habitants contre 100 000 actuellement.

M. Patrick LAFARGUE, Conseiller Municipal de la Mairie de Mandelieu la Napoule, représentant la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, pense que tout le monde est convaincu que l'Aéroport Cannes-Mandelieu est un atout indispensable au développement économique de notre Région. Il apporte des nuisances, mais avec la bonne volonté de chacun on a déjà réussi et on réussira encore à améliorer l'existant. La perfection dans ce monde n'existe pas.

M. Philippe GIMENEZ, Chef de la Division Aéroports et Développement Durable au sein de la Délégation Côte d'Azur de la DSAC SE, fait état des manquements avérés à l'arrêté Ministériel de 2015 concernant l'interdiction des avions de chapitre 3 dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB. Il y a eu 6 manquements en 2016 avec pour conséquences des amendes allant de 7000 à 8000 euros. En 2017, 2 cas de manquements doivent passer en commission plénière de l'ACNUSA. Les éléments permettant l'analyse du trafic de l'aéroport Cannes Mandelieu pour 2018 n'ont pas encore été intégrés dans la base de données nationale.

Mme. MEDRECKI annonce la poursuite de la présentation.

POINT N°2 : LES ACTIONS MENEES SUITE AUX DECISIONS DE LA DERNIERE CCE.

M. GIMENEZ rappelle les mesures du décret de 2010 portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population.

Il précise que la GTA s'est déplacée à deux reprises chez un riverain de Cannes la Bocca avec les jumelles optroniques sans remarquer aucune anomalie.

Mme MEDRECKI présente la mise à jour du guide de bonnes pratiques environnementales Hélicoptères suite à une réunion le 17 décembre 2017 avec tous les opérateurs basés.

M. DAUPHIN souhaite avoir l'évolution du trafic.

Mme MEDRECKI présente ensuite l'évolution du trafic hélicoptères basés qui représente la grande majeure du trafic hélicoptères de la plateforme.

	2016	2017
% survol mer	92%	92,5%
% survol terre	5,3%	4,3%
% circuit VFR Monomoteur	2,7%	3,2%

Plus de 90% du trafic Hélicoptères s'effectue au-dessus de la mer.
Moins de 4% du trafic Hélicoptères concerne le circuit VFR monomoteurs.

Mme TRIAY demande comment limiter la gêne alors que les hélicoptères respectent la réglementation.

M. BOSCHEL pense que les 90 % du trafic qui s'effectue au-dessus de la mer repassent vers la terre. Il faut prendre en considération 25 km² et non 1 km².

M. Cédric TEDESCO, Adjoint au Chef du Service Exploitation, Service de la Navigation Aérienne Sud-Est, rappelle les conditions d'atterrissages IFR par la mer et les statistiques annuelles concernant les atterrissages et décollages par la mer.
Il annonce que l'instance représentative et compétente dans le domaine (GEPEN) a été consultée sur la question d'augmenter les atterrissages par la mer, lors de sa dernière réunion tenue en décembre 2017. Le GEPEN estime que les taux d'arrivée IFR par la mer actuellement réalisés, tout en maintenant la quasi-totalité des départs par la mer, sont déjà très optimisés. Compte tenu des contraintes de trafic et de dispositif de circulation aérienne existantes à Cannes, le GEPEN n'identifie pas de méthodes de travail ATC applicables qui pourraient permettre d'augmenter ces taux tout en maintenant le niveau de sécurité attendu.

M. JOURDAN invite M. DAUPHIN à passer un après-midi à la tour de contrôle de l'aérodrome.

M. le Sous-Préfet est satisfait de cette invitation qui répond à sa volonté de partager les positions et de communication d'information.

M. DAUPHIN accepte.

M. JOURDAN donne un exemple. Il indique qu'un Piaggio Avanti s'est dernièrement posé en piste 35 et qu'il n'y a eu aucun impact sur les riverains.

Mme TRIAY et M. BOSCHEL l'en félicitent.

M. TEDESCO poursuit la présentation.

POINT N°3 : BILAN DES ACTIONS D'ETUDES, DE COMMUNICATION ET D'ECHANGE EFFECTUEES SUR LA DEMANDE DE TRAJECTOIRES NORD-OUEST

Il rappelle la chronologie des évènements passés, ainsi que les conclusions de la dernière étude réalisée :

CCE Cannes avril 2015: mandat pour lancer une étude sur les possibilités de diversifier les procédures d'approche de Cannes par l'Ouest/Nord-Ouest pour offrir une alternative au « trombone » pour les aéronefs sous régime de vol IFR.

CCE Cannes mai 2016: présentation de l'étude menée par le SNA/SE. 9 hypothèses étudiées.
Conclusions: pas de solution à court terme mais les évolutions techniques et réglementaire dans le domaine du guidage satellitaire peuvent ouvrir des perspectives à moyen terme.

réglementaires dans le domaine du guidage satellitaire peuvent ouvrir des perspectives à moyen terme.

CCE Cannes juin 2017: nouvelle trajectoire proposée par M. Perichon et demande du sous-préfet de mener une étude spécifique.

GT Bruit janvier 2018: distribution à tous les participants de l'étude menée par le SNA/SE sur la trajectoire de M. Perichon.

GT Technique mars 2018: échanges sur l'étude remise en GT Bruit.

Rappel des conclusions de l'étude de la trajectoire de M. Perichon:

- La conception de la procédure proposée par M. Perichon se confronterait à des non conformités réglementaires majeures avec les hypothèses de construction retenues

- Confirmation que seule l'utilisation de critères RNAV plus contraignants, de type « RNP-AR », pourrait permettre d'envisager l'étude d'une trajectoire IFR passant par l'Ouest et offrant une alternative au « trombone »

- La mise en œuvre et la généralisation d'une telle procédure ne peuvent cependant pas être envisagées à court terme pour différentes raisons:

  - Exigences associées pour les équipements bord et la formation des pilotes très élevées
  - Possibilité d'intégration dans le dispositif de circulation aérienne de Nice et de Cannes restera à étudier le moment venu (modification des points d'alimentation, interférence avec les flux d'arrivée de Nice, présence de zones spécifiques comme Canjuers ou Fayence...)

M. le Sous-Préfet veut une explication sur l'utilisation des systèmes RNAV qui sont plus contraignants.

M. TEDESCO explique que les procédures de type « RNP-AR » (AR pour « Authorization Required ») nécessitent des équipements bord évolués et une formation spécifique des pilotes. Chaque compagnie qui souhaitera voler une procédure RNP AR devra établir un dossier spécifique auprès de son autorité de surveillance pour approbation. Le déploiement de ce type de procédure ne peut donc se faire que sur des terrains où des compagnies sont prêtes à investir en ce sens.

M. le Sous-Préfet précise qu'il est important de retenir le principe de cette étude. Elle n'est pas abandonnée et il souhaiterait que Cannes soit le premier aéroport expérimental en France. L'étude n'est pas arrêtée et il souhaite que l'on poursuive l'analyse de faisabilité.

M. MASSOU, riverain, fait remarquer que la certification des équipements ne suffit pas, il faut que la DGAC certifie également les avions.

M. le Sous-Préfet souhaite que l'on puisse lever ces contraintes.

M. GUINVARCH précise que la Région n'est pas facile à cause de son relief, mais la VPT actuelle est déjà impactée par la prise en compte de celui-ci. Il demande pour quelle raison l'étude actuelle est aussi longue ?

M. TEDESCO explique que les raisons ont été listées et expliquées dans l'étude qui a été distribuée aux associations de riverains en janvier 2018 lors du GT Bruit et discutée avec eux lors d'une réunion spécifique en mars 2018.

M. PEZZETTA précise qu'une VPT est bien une approche aux instruments. Si on compare avec l'étude de la procédure satellitaire de l'Aéroport Nice Côte d'Azur, elle a été initiée en 2014, avec des procédures déjà en place, et sera pleinement mise en application seulement au 1er janvier 2019.

Il comprend que les riverains qui subissent les nuisances pensent que cela n'avance pas assez vite, mais si on veut que toutes les compagnies et les pilotes soient préparés, il faut attendre que ces procédures soient mises en place dans le respect règlementaire.

M. BOSCHEL rappelle qu'il s'agit d'une trajectoire IFR qui pose problème mais si on applique à la VPT les procédures et restrictions existantes, elle serait ipso facto interdite.

M. TEDESCO répond que la VPT de Cannes actuellement publiée est bien entendu règlementaire.

M. PERICHON, pilote, trouve regrettable que l'étude soit freinée à cause de raisons règlementaires. Pourquoi ne pas mettre les procédures qu'il propose en essai. On n'aura jamais par le nord-ouest une approche VFR BRNAV VISUAL.

M. Philippe LAVIEILLE, rappelle qu'il existe deux régimes de vol : IFR et VFR. Il ne faut surtout pas faire l'amalgame entre ces deux régimes de vol (le vol VFR est soumis aux règles de vol à vue / le vol IFR est soumis aux règles de vol aux instruments même si les conditions météorologiques sont bonnes).
Le contrôle n'a pas le droit d'imposer au pilote en vol IFR de passer en régime de vol VFR.
Dans le contexte actuel du dispositif de circulation aérienne NICE / CANNES, il n'existe pas de trajectoire IFR qui amène l'avion au Nord Ouest de l'aérodrome de Cannes (trajectoire indispensable pour faire le lien entre la trajectoire « en route » et l'approche finale sur le QFU 17.

M. le Sous-Préfet constate que personne n'a trouvé à ce jour le point d'aboutissement qui permet de définir les procédures aux instruments permettant l'arrivée par le nord-ouest.

M. TEDESCO confirme qu'il est interdit au contrôle aérien de demander à un pilote de modifier son régime de vol pour passer d'IFR à VFR..

Mme Emmanuelle BLANC, Chef du Service de la Navigation Aérienne Sud-Est, indique que les procédures de type RNP AR vont être amenées à se développer. Le SNA-SE a des pistes de recherche intéressantes pour un certain nombre de terrains. On n'arrête pas l'étude qui sera effectivement longue. Le SNA-SE confirme qu'il s'investit dans le concept RNP AR. Une méthodologie au niveau national est en cours d'élaboration pour développer ce type de procédures, ce qui ouvre pour le SNA/SE des perspectives.
Elle rappelle que les procédures qui ne sont pas dans l'axe le sont pour des raisons de sécurité. Un désaxement n'est normalement pas mis en œuvre pour raison environnementale.
Le SNA/SE reste preneur de tout benchmark sur les procédures existant à l'étranger avec besoin des références précises des documentations aéronautiques car jusqu'à présent il n'a pas été possible de trouver dans les publications les exemples évoqués oralement.

M. PERICHON informe qu'il suffit d'aller au Bourget, elles existent mais pas pour raison environnementale.

M. DE VILLENEUVE, Subdivision Etudes, Service de la Navigation Aérienne Sud-Est, avait présenté, lors du GT technique du 14 mars 2018, une analyse des procédures en question au Bourget.
Pour rappel, ces procédures désaxées avaient été mises en place suite à la création du doublet de pistes Sud de Roissy Charles De Gaulle. Ceci afin de garantir la séparation minimale réglementaire entre les flux de Roissy et du Bourget. Ces procédures concernent la piste 25 vers laquelle ne sont dirigés que les aéronefs de type A300, DC8, MD11 et B747, aéronefs qui ne peuvent se poser en piste 27.

M. BOSCHEL mentionne la CCE du 14 avril 2015 où il était déjà fait mention d'une trajectoire alternative. Il demande quelle a été l'avancée de cette étude en trois ans.

M. le Sous-Préfet a une double position sur la trajectoire nord-ouest étudiée :

1. Poursuivre l'étude et avoir un rôle pro-actif au niveau national. Il espère que Cannes sera parmi les premiers aéroports, voire le premier en France à bénéficier d'une procédure RNP-AR..
2. Continuer à étudier les points bloquants :
    1) Les services de l'Etat doivent continuer à étudier et trouver un point d'aboutissement pour caler une procédures aux instruments correspondant à une trajectoire par le nord-ouest
    2) Si l'on a ce point, il faut travailler à lever tous les obstacles règlementaires et opérationnels. La DGAC doit lui faire une demande écrite pour solliciter le Ministère compétent.
    3) Dans ce même courrier, le Préfet demandera au Ministère s'il est possible de mettre en place à titre expérimental à Cannes une déviation de trajectoire pour raison environnementale, ainsi que de demander au SNA de dresser une ligne d'approche à partir d'un point au Nord-Ouest pour le vol à vue (sachant que seul le pilote peut lui-même décider de passer de l'IFR en vol à vue sous sa responsabilité et hors vols commerciaux).

Mme TRIAY remercie Mme BLANC pour ses explications très claires. Elle retient que « c'est impossible, mais nous le ferons ». L'Aéroport Cannes-Mandelieu est le lieu idéal pour cette expérimentation. Elle remercie également M. PERICHON.

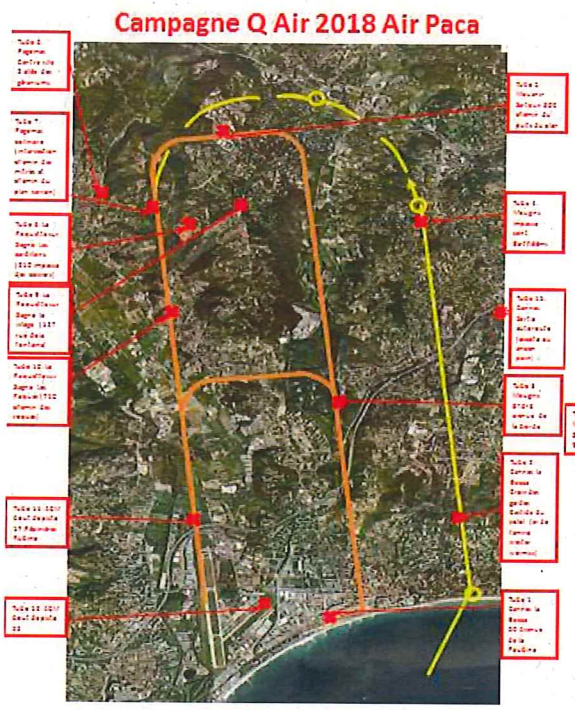
M. Didier CARRETERO, Adjoint au Maire du Cannet, siège à la CCE depuis 1995. Il fait état des nombreuses avancées obtenues par les élus et prédécesseurs : catégorie B, ronds bleus, suivi des trajectoires, décret hélicoptères, présence de l'ACNUSA.
Il y a eu des accalmies, des bonnes relations entre les riverains et l'aéroport mais depuis trois ans les riverains sont mécontents du bruit et de la communication.
Il félicite M. le Sous-Préfet pour sa déclaration sur la poursuite des études, même si elles sont compliquées.
Il espère qu'on arrivera à trouver des solutions pour limiter ces gênes.

M. JANIN poursuit la présentation ;

POINT N°4 : PREPARATION DE L'ETE 2018

Campagne de mesure de la qualité de l'air :

2 campagnes de mesures vont être réalisées. Une première est en cours depuis le 7 mai jusqu'au 7 juin. La deuxième campagne aura lieu durant les mois de janvier et février 2019. Les mesures sont réalisées avec des tubes passifs, positionnés selon la carte ci-dessous, afin d'analyser les polluants oxydes d'azote et benzène issus du trafic aérien.



Campagne de financement de silencieux

M. JANIN annonce qu'un nouvel appareil de voltige a été équipé en silencieux au premier semestre 2018. Un autre, prochainement basé pour la société Cannes Aviation le sera d'ici fin 2018.

Campagne de mesures de bruit Croix des Gardes

M. JANIN explique que l'aéroport, suite à la demande d'un particulier, a positionné un capteur mobile à la Croix des Gardes, sous l'axe de la VPT17et non loin du point LUXUS durant la période du Festival du Film.

Il a été constaté que les altitudes au point LUXUS sont respectées. L'aéroport s'engage d'ailleurs à poursuivre la surveillance du respect de ces altitudes.
Le bruit ambiant moyenné sur la période est très bas: 45 dB
Le bruit aéronautique moyenné sur la période est également faible: 57 dB
L'émergence reste cependant notable: 12 dB.

Mme MEDRECKI passe à la présentation du briefing pilote, document réalisé par l'Aéroport Cannes-Mandelieu sous le contrôle du SNA SE et de la DSAC SE..

Nouvelle version du briefing pilote

M. LAVIEILLE s'adresse à M. DAUPHIN et lui demande de ne plus avoir de propos diffamatoires envers les pilotes en CCE et en général.

M. LAVIEILLE explique que cette nouvelle version du briefing est plus axée sur la technique de pilotage dans le but de réduire les nuisances lors du survol. (Voir version 9 du briefing pilote IFR en annexe)

M. POLLET précise que M. CARRETERO a cité le briefing et le passage en catégorie B, qui ont été à l'initiative de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

M. PEZZETTA rappelle qu'à la dernière CCE une réflexion a été lancée pour vérifier le besoin éventuel d'un ajustement de certaines restrictions déjà en place en matière de tours de piste notamment. Une consultation des opérateurs et usagers basés a eu lieu pendant

l'hiver 2017/2018 mais doit être consolidée. En fonction des directives nationales, les résultats pourraient être intégrés dans l'arrêté ministériel de restrictions d'exploitation en vigueur.

M. Mathieu di COSTANZO, gérant du Centre Aéronautique de l'Estérel, de la société Riviera Plane Maintenance et de la société Riviera Jet Airclub, représentant les usagers de l'aérodrome « Aviation d'Affaires », dont le dernier aéronef vient d'être équipé d'un nouveau silencieux, ne peut pas accepter la restriction tours de piste. La base de sa formation inclus ces tours de piste dans le respect des trajectoires. Il n'est pas possible pour les entreprises d'aviation générale d'avoir une restriction d'activité.

M. le Sous-Préfet souhaite avoir une position proportionnée pondérée dans le respect de chacun. Il demande si l'on ne peut pas trouver, en période estivale, des créneaux horaires pour mieux réglementer les tours de piste ?

M. di COSTANZO émet l'idée d'interdire les tours de piste aux avions non basés.

M. le Sous-Préfet indique qu'il faut travailler cette idée dans les groupes de travail.

M. SARRAN précise que restreindre l'activité équivaut pour une commune à restreindre le développement de sa population.

M. le Sous-Préfet demande quel est le volume en termes d'habitants des zones survolées ?

M. MASSOU revient sur la procédure d'approche et sur l'overshoot. Depuis deux ans, les avions ne passent plus par la Roquette-sur-Siagne mais par Pégomas. Il demande si l'overshoot est bien régulé par la DGAC ?

M. LAVIEILLE explique que l'overshoot n'est pas prévu sur Cannes. Le briefing pilote le propose mais cela déplace la nuisance. Il faut regarder si d'un point de vue conception on peut déplacer ce point.

M. le Sous-Préfet souhaite que l'on étudie une finale décalée vers l'ouest tout en respectant l'angle permettant d'arriver sur la piste stabilisée à la distance réglementaire prévue.

M. LAVIEILLE se charge de cette demande.

M. KITTERY, DGAC/DTA/SDD3, présente le projet CALIPSO (classification des avions légers selon leur indice de performance sonore) de la DGAC qui vise à classifier les avions légers en différentes catégories de A à D (du moins bruyant au plus bruyant) et à expérimenter l'octroi de privilèges de vol différenciés pour les aéronefs les moins bruyants.
Il invite les professionnels de se rapprocher de leur DSAC pour étudier le financement à hauteur de 80 % de la mise en place de silencieux sur leurs appareils.

M. BOSCHEL précise que des éléments similaires concernant CALIPSO avaient déjà été présentés lors de précédentes CCE et GT.

M. PEZZETTA souligne qu'une réflexion est à mener sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu pour baisser les nuisances sonores et encourager les opérateurs vertueux.

M. le Sous-Préfet est d'accord pour croiser cela et souhaite que soit travaillée une telle expérimentation à l'été 2019 mais sans qu'elle ne ralentisse tout ou partie du dispositif.

M. POLLET précise que tous les avions des écoles sont équipés de silencieux. Il s'agit des avions qui réalisent une grande majorité des survols.

M. PIBOU demande quel sera le dispositif de lutte contre les incendies cet été ?

M. POLLET répond que, comme l'année passée, deux trackers seront basés sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu dès le mois de juillet et pour la durée nécessaire.

M. Roland LYSEE, Président de l'Association de Défense de l'Environnement et du Cadre de Vie, note un effort sur les dix dernières années qui a abouti à diminuer les nuisances. Cependant, il fait part du vécu des mandolociens, notamment la recrudescence des plaintes sur les hélicoptères. Le point de sortie WD n'est plus aussi bien respecté par les avions légers.

M. François TROUILLET, Chef du Contrôle sur Cannes, explique que la trajectoire de départ piste 17 avec comme sortie WD est bien respectée par les pilotes.

M. le Sous-Préfet se satisfait des bons échanges de cette commission et souligne qu'aucune porte n'est fermée aujourd'hui.

La séance est levée à 17 h 50.

LE SOUS-PRÉFET
SAI D 38-1

Stéphane DAGUIN

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
2/ Guide de bonnes pratiques environnementales Hélicoptères
3/ Campagne de mesure de la qualité de l'air : Emplacement des tubes de collecte
4/ Briefing Pilotes IFR version 9