Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SOUS-PREFET DE GRASSE

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

Le Président

le 10 juin 2015

COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
de l'AEROPORT CANNES-MANDELIEU
du mardi 14 avril 2015 à 15h

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Monsieur Philippe CASTANET, Sous-Préfet de Grasse, le mardi 14 avril 2015 à 15h 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
Suppléant : M. Alexis GIORDANA

AVIATION LEGERE

Titulaire : M. Alain SARRAN, Aéroclub d'Antibes
Suppléant : M. Olivier DEMACON (excusé)

AVIATION d'AFFAIRES

Titulaire : M. François CHARRITAT (excusé)
Suppléant : M. Mathieu 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 : M. Marc ORSATTI (excusé)
Suppléant : Mme Annabelle JAEGER (excusée)

« Représentants du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes »

Titulaire : M. Henri LEROY
Suppléant : M. David LISNARD (excusé)

« Représentants de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins (CAPL) »

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

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

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

Titulaire : M. André ROATTA (excusé)
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

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 VALLICCIONI
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 Communes

Monsieur Richard GALY, Maire de Mougins
M. Sébastien di GIORGIO, Commune de Mougins
M. Didier CARRETERO, Commune du Cannet
M. Eric BERTRAND, Commune de Mandelieu la Napoule
M. Jacques POUPLOT, Commune de La Roquette sur Siagne

Représentant les Administrations et l'ACNUSA

M. Philippe CASTANET Sous-Préfet de Grasse
M. Victor HAIM, ACNUSA
M. Philippe LEPOUTRE, ACNUSA
M. Pascal MARQUES, Conseil Régional
M. Patrick PEZZETTA, DGAC/DSAC SE
M. Alex MEHRY, DGAC/DSAC SE
M. RAOUX, DGAC/DSAC/DELCAZ
Mme Emmanuelle BLANC, SNA SE
M. Thierry HORLAIT, SNA SE
M. Jean-Pierre SCIRI, SNA SE
M. François TROUILLET, SNA SE Cannes

Participaient également à la réunion

Mme Anny COURTADE, Chef d'Entreprise
Mme Mathilde BERNARD, Commune de Cannes
Mme Marie Thérèse LONGHI, Sous-Préfecture de Grasse
Mme Agnès PORTERO, CAPL
M. Jean-Pierre GUINVARCH, ADNA
M. Michel HULLIN, ADNA
M. Michel PERICHON, pilote privé
M. Léon ROBIN, UACA
M. Jean-Pierre VENOU, Cannes Prestige
Mme Stéphanie MEDRECKI, ACA/ACM
Mme Claire ROUSSEAU, ACA/ACM
Mme Carolanne VOURIOT, ACA/ACM
Mme Michèle SMARRITO, ACA/ACM
M. Jacques HERISSON, ACA
Mme Isabelle VANDROT, ACA/ANCA
M. François JANIN, ACA/ANCA
Mme Camille TOTIER, ACA/ANCA
M. Thierry BAUDUIN, ACA/ANCA
M. Laurent PERETTI, ACA
M. Michel TOHANE, ACA
M. Umberto VALLINO, ACA

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 11 décembre 2013.
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 explique le délai supérieur à un an entre les deux dernières réunions de la commission pour cause de période électorale.

Il rappelle aux membres de la commission, titulaires et suppléants, que l'objectif de cette commission est de présenter officiellement le projet de réduction des nuisances sonores de l'Aéroport Cannes-Mandelieu assorti de la lecture en séance de l'Accord d'Engagements en appui sur la base de la restitution par le Cabinet (BIPE) de l'étude d'approche équilibrée.
M. le Sous-Préfet souligne qu'il demandera l'avis de la commission quant à la réalisation de ce projet en fin de séance.

Il souhaite un tour de table afin d'identifier les différents participants et donne ensuite la parole à M. Henri LEROY, Maire de Mandelieu la Napoule, Vice-Président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins.

M. LEROY annonce qu'il donnera la position du Conseil Départemental sur le projet de réduction des nuisances sonores de l'Aéroport Cannes-Mandelieu après sa présentation en expliquant le constat, l'avancée, les attentes et les demandes des communes.

M. BOSCHEL, Président de l'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADNA) tient à souligner qu'il est important de travailler ensemble, qu'il est favorable sur l'idée de principe des propositions de ce projet mais il se sent dans une position actuelle difficile avec le besoin d'avoir des précisions pour mieux comprendre le projet.

L'ordre du jour a été organisé en séance pour tenir compte de la disponibilité de certains membres. **M. le Sous-Préfet** donne la parole à **M. Jacques HERISSON**, Directeur des Relations Institutionnelles et Environnement d'Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) pour présenter les missions des gestionnaires d'aéroports.

I. MISSIONS DES GESTIONNAIRES D'AEROPORT, LE CADRE JURIDIQUE DES CONCESSIONS, ET LES ACTIONS ENTREPRISES PAR L'ETAT REGULATEUR

M. HERISSON, au travers de sa présentation, souhaite préciser le contexte du projet de privatisation et son incidence sur l'exploitation future des aéroports :

STATUT JURIDIQUE DES GRANDS AEROPORTS REGIONAUX (hors Paris)

• **Les terrains et les installations :** appartiennent à l'Etat.
• **L'exploitation et le développement** : sont concédés avec un cahier des charges de l'Etat qui encadre de manière précise l'activité de l'Exploitant.
• **Durée :** jusqu'au 31 décembre 2044 pour Nice et Cannes.
• **Les sociétés concessionnaires d'aéroport** : des sociétés commerciales privées, S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance.
• **Composition actuelle du capital** :
. L'Etat : 60 %
. Les C.C.I. : 25 %
. Les collectivités locales : 5 + 5 + 5 % (communes, métropoles ou communautés d'agglomération) + Départements + Régions.

LES MISSIONS DE L'ETAT ET DU CONCESSSIONNAIRE
Le rôle du concessionnaire

• **Le rôle de l'Etat, actuellement 3 aspects :**
Actionnaire
Concédant
Régulateur

❶ **L'Etat concédant :** veille à un bon respect des obligations du concessionnaire notamment en termes d'entretien et de développement des installations,
❷ **l'Etat régulateur :** réglemente l'usage des aéroports (notamment leurs limitations d'activités) et approuve les tarifs pour les activités de service public aéroportuaire.
❸ **L'Etat actionnaire :** avec le projet de loi Macron, le gouvernement souligne qu'il n'a pas systématiquement vocation à être actionnaire, étant déjà concédant et régulateur.

• **Gérer les aéroports et développer leurs installations en adéquation avec l'évolution des besoins du transport aérien dans le cadre d'un cahier des charges imposé par l'Etat,**
Quels sont les éléments qui influent véritablement sur le développement d'un aéroport ?
- les droits de trafic
- le dynamisme de la région qu'il dessert,
- son tissu industriel,
- son offre touristique (loisirs, affaires et congrès)
en bref : le marché

Les leviers du gestionnaire qu'il soit privé ou public :
- la qualité de service,
- l'attractivité tarifaire.

M. Léon ROBIN, membre de l'Union Aéronautique de la Côte d'Azur (UACA), demande en cas de gestion privée, qui sera propriétaire du terrain et des infrastructures ?

M. HERISSON précise que l'Etat reste propriétaire des terrains et infrastructures quel que soit le cas de figure et que toutes les installations aéroportuaires, l'ensemble des bâtiments ainsi que les biens immobiliers nécessaires à l'exploitation lui reviennent en fin de concession.

M. le Sous-Préfet donne la parole à **Mme Stéphanie MEDRECKI**, Responsable Affaires Aéronautiques et Démarche Environnement, pour présenter le bilan d'activité de l'année 2014.

II. BILAN D'ACTIVITE DE L'ANNEE 2014, ET ETAT D'AVANCEMENT DE LA CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT

Mme MEDRECKI présente le bilan de l'activité aérienne 2014.

Premier point, la répartition du trafic Aviation d'Affaires entre Nice et Cannes :

2014	Nice	Cannes Mandelieu	TOTAL
Aviation d'Affaires	32 139	10 992	43 131
Variation %	+0.1%	-2%	-2.3%
Répartition de Trafic 2014	74.5%	25.5%	

Mme MEDRECKI rappelle que les précédentes chartes faisaient état d'une répartition du trafic aviation d'affaires de 50/50 entre Nice et Cannes et que la tendance constatée est d'environ 75% pour Nice et 25% pour Cannes.

Mme MEDRECKI présente alors l'évolution des différents types de trafic dont la tendance depuis 2007 est à la baisse en ce qui concerne l'aviation d'affaires, l'aviation légère (bien qu'on note une augmentation en 2014) et l'aviation d'Etat. Le trafic est en revanche en hausse pour les hélicoptères passant de 14 977 en 2007 à 15520 en 2014.

Mme MEDRECKI présente également la répartition des mouvements aviation d'affaires par seuil de piste :

	Mouvements 2014	Proportion % 2014	Proportion % 2013
Arrivées			
• **Survol terre (17)**	**4210**	**77%**	**73,1%**
• **Survol mer (35)**	**1241**	**23%**	**26,9%**
Départs			
• **Survol terre (35)**	**77**	**1%**	**2.7%**
• **Survol mer (17)**	**5464**	**99%**	**97.3%**
TOTAL terre	**4287**	**39%**	**44%**
TOTAL mer	**6705**	**61%**	**56%**

En 2014 :
Les arrivées terre représentent 77% contre 23% des arrivées par la mer.
Les départs terre représentent, eux, 1% contre 99% des départs sur la mer.

M. BOSCHEL souligne que la proportion d'arrivées par la mer en 2014 est moins importante qu'en 2013 et demande qu'il y ait une action entreprise afin d'améliorer ce chiffre.

M. Alexis GIORDANA, Vice-Président de l'Association Aéroport Cannes-Mandelieu Partenaires (AACMP), Vice-Président du Groupement des Industriels de l'Aviation Générale (GIPAG) et membre de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) précise qu'à l'inverse il y a eu en 2014 une augmentation des départs sur la mer par rapport à 2013.

M. LEROY étant appelé à d'autres obligations, **M. le Sous-Préfet** demande à ce que l'on passe directement à la lecture du projet de réduction des nuisances sonores de l'Aéroport Cannes-Mandelieu et donne la parole à **M. Thierry POLLET**, Directeur de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

La totalité du bilan d'activité de l'année 2014 ainsi que l'état d'avancement de la Charte pour l'Environnement n'ayant pas été traités en séance, les présentations sont néanmoins jointes en annexe de ce compte rendu.

III. PRESENTATION DU PROJET DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES DE L'AEROPORT CANNES-MANDELIEU

Préalablement à la COCOENVI, ce projet a déjà fait l'objet de multiples présentations auprès des associations de riverains et des élus.

M. Thierry POLLET, Directeur de l'Aéroport Cannes-Mandelieu rappelle, dans le cadre du projet « Moins de bruit, moins de bruit, plus d'emplois... » les principales restrictions actuelles :

- La limitation des vols de nuit
- L'interdiction des vols commerciaux réguliers
- La limitation des tours de piste VFR
- L'altitude du circuit arrivée IFR : 1800ft
- Dispositions du Décret Hélicoptères
- La limitation aux appareils de moins de 22 t
- Par ailleurs, il souligne que le nombre d'arrivées par heure pour le trafic IFR est techniquement limité à 6.

Les objectifs recherchés par la mise en place de ce projet sont :

1. Maîtriser voire réduire les nuisances sonores.
2. Accueillir des aéronefs plus performants et moins bruyants.
3. Faire évoluer la limitation de tonnage qui ne remplit plus son rôle de maîtrise des nuisances sonores par un dispositif qui s'appuie comme à Nice sur le certificat acoustique des avions.
4. Contribuer, par un trafic à haute valeur ajoutée, à la relance de l'attractivité du territoire à la création d'emplois notamment pour les jeunes. Rendre possible les déplacements professionnels sur la journée (allongement horaire en hiver).
5. Maintenir un dialogue de qualité et des relations apaisées avec les riverains, associations et élus des collectivités.

7 axes de travail sont alors proposés :

1. Privilégier la performance acoustique au tonnage
   - **Interdiction** des avions turboréacteurs les **plus bruyants** en fonction des marges acoustiques (pas de changement pour les turbopropulseurs)
2. Augmenter l'altitude des approches des jets
   - **Relèvement** du circuit de piste de 200 pieds
     ➔ passage de 1800 à 2000 pieds.
3. Optimisation des trajectoires d'approche des IFR
   - **Etudier,** à moyen terme, des **trajectoires moindre bruit** pour les riverains en appui sur les dernières **évolutions technologiques** aéronautiques
4. Modification du Briefing pilote « Roquette »
   - **Meilleure visualisation** de la zone sensible du village de la Roquette sur Siagne
5. Equipement de silencieux pour les avions basés sur ACM d'ici fin 2016
   - **Participation** de l'Aéroport à hauteur de **25%**
6. Incitation à la restriction d'exploitation du Piaggio Avanti 1 et 2
   - **Nouveau modèle** de Piaggio en construction, **l'Avanti EVO** =>démarche de la principale compagnie
   - **Déploiement** des procédures moindre bruit des compagnies
7. Promouvoir l'installation d'un centre de maintenance avion
   - **Création** d'emplois

M. François JANIN, Chargé d'Etudes Environnement et Relations Riverains à l'Aéroport Nice Côte d'Azur détaille le premier axe.

L'interdiction des avions les plus bruyants concernera donc les turboréacteurs du chapitre 3 de l'OACI qui auront une marge acoustique inférieure à 10 ou 13 EPNdB (Effective Perceived Noise = bruit ressenti véritablement).

Chaque immatriculation des turboréacteurs dispose d'un certificat acoustique avec 3 mesures de bruit certifiées : approche, latéral et survol, à partir desquelles est calculé une marge acoustique exprimée en EPNdB. Plus la marge est petite et plus l'avion est bruyant. Cette restriction amènera à supprimer certains avions de la gamme des Beech 400, des Cessna 650 et des Falcon 50, ce qui représente environ (selon les études basées sur le trafic de 2012 et 2013) 2.4% des appareils concernés et 2.6% du trafic associé.

M. le Sous-Préfet, dans un souci de compréhension collective, tient à préciser que la notion d'EPNdB pour un avion peut se rapprocher des kw ou chevaux fiscaux pour un moteur de voiture. Il s'agit de la caractéristique de l'appareil, ici en matière de nuisances sonores mesurées.

M. le Sous-Préfet se déclare satisfait de la proposition d'imposer les normes de bruit nocturnes des grands aéroports sur toute la plage horaire d'ouverture de la plateforme cannoise.

Mme Camille TOTIER, Ingénieur Etudes d'ACA, explique qu'en remplacement des avions les plus bruyants qui seront interdits, l'Aéroport Cannes-Mandelieu souhaite accueillir 2 à 3 types d'avions turboréacteurs de plus de 22 tonnes mais limités à 35 tonnes dont les performances acoustiques seront bien meilleures.
L'accueil de cette nouvelle catégorie d'appareils, plus lourds, se fera selon les conditions d'exploitations actuelles de la plateforme sans aucune modification au niveau des infrastructures ni au niveau du nombre maximum d'arrivées IFR par heure (6 arrivées IFR / heure) ; ce qui limite de fait le nombre de mouvements de ces nouveaux appareils.
Le tableau ci-dessous illustre les éléments développés :

Infras	**Adaptations / Coût**	
	< 22T régulier	22T – 35T <200 mvts / 3 mois
Piste	Sans changement	Sans changement
Voies de circulation	Sans changement	Sans changement
Aire de stationnement	Sans changement	Nouveau design de l'aire de stationnement
Niveau de protection incendie	Sans changement	Sans changement

M. le Sous-Préfet précise que parmi les 3 nouveaux appareils souhaités, seul le Falcon 7X a une envergure supérieure aux avions actuels, mais qu'il est déjà accueilli sur la plateforme cannoise dans sa configuration « moins de 22 tonnes ». Aucun nouvel appareil n'est fondamentalement différent de ceux qui fréquentent déjà la plateforme.

M. JANIN complète cette partie en présentant les marges acoustiques des avions autorisés aujourd'hui par la masse mais que l'aéroport souhaite interdire par le niveau de bruit et les compare aux avions interdits aujourd'hui par la masse et que l'aéroport souhaite accueillir par le niveau de bruit.

Avions autorisés aujourd'hui (masse), interdits demain (bruit)	Avions autorisés aujourd'hui et demain (masse et bruit)	Avions interdits aujourd'hui (masse), autorisés demain (bruit)
BE 40 : 2012: **6-10** 2013: **6,5**	***F 900 :*** 2012: **17-20** 2013: **17,4 -20,4**	***FA7X :*** **15-18**
FA 50 : 2012: **6-10** 2013: **7,6 à (13,6)**	***F 2000 :*** 2012: **17-22** 2013: **17,5-22,5**	***GLF4 :*** **> 20**
C 650 : 2012: **8-12** 2013: **8,8 – (19,4)**	***E 135 :*** 2012: **17-26** 2013: **23,2-24,4**	
	CL 60 : 2012: **22-26** 2013: **23-26**	
	C 680 : 2012 et 2013: **> 30**	

Il présente également les bruits mesurés à Nice lors d'atterrissages et décollages de Falcon 7X (en configuration moins de 22 tonnes) en comparaison à des Falcon 50 et Falcon 900. On peut noter dans les deux segments de vol que le bruit mesuré pour le Falcon 7X est inférieur de l'ordre de 3 dB à celui des Falcon 50 et Falcon 900.

Avion	Atterrissage	Décollage
FA50	57-59 dB	76-79 dB
F900	55-59 dB	75-77 dB
FA7X	54-56 dB	73-76 dB

M. le Sous-Préfet souligne qu'en substituant un Falcon 50 de marge acoustique inférieure à 13 EPNdB, qui a un bruit à l'atterrissage entre 57 et 59 dB, par un Falcon 7X de marge acoustique entre 15 et 18 EPNdB, qui a un bruit à l'atterrissage entre 54 et 56 dB, on peut attendre une réduction de 50% du bruit perçu.

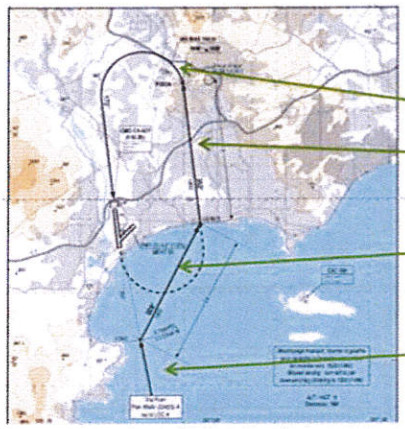
M. JANIN confirme qu'une diminution de 3 dB mesurée a un impact direct de moitié sur la gêne sonore ressentie.

M. Roland LYSEE, Président de l'Association de Défense de l'Environnement et du Cadre de vie (ADEC) intervient sur la notion de 13 EPNdB, norme de bruit en vol qui ne démontre pas une diminution réelle du bruit au décollage, phase qui impacte les riverains de Mandelieu la Napoule, mais observe que les avions nouveaux proposés ont des mesures de bruit inférieures à celles des appareils qui seront retirés.

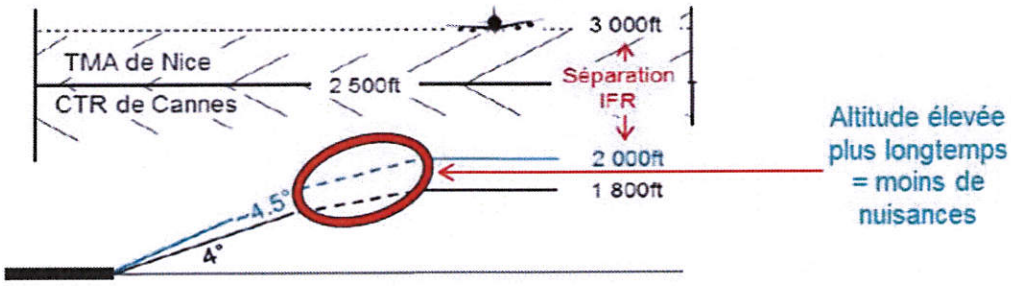
M. le Sous-Préfet répète qu'une diminution de 3 dB mesurée a, de la même façon, un impact direct de moitié sur la gêne sonore perçue.

Mme Claire ROUSSEAU, Chargé Etudes Environnement et Relations Riverains de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, précise qu'il y aura un suivi spécifique du trafic de ces nouveaux appareils ainsi qu'un suivi régulier de l'évolution des données sonores afin de mesurer leur impact.

M. Thierry HORLAIT, Chef du Service Exploitation de la Navigation Aérienne Sud-Est, présente l'étude sur le relèvement d'altitude de 200 pieds des approches des IFR. Il précise que ce relèvement est le maximum possible par rapport aux trajectoires niçoises. Cela permettra aux avions arrivant sur Cannes en IFR d'être plus haut, plus longtemps, ce qui doit réduire ainsi le bruit perçu lors des survols.



Altitude actuelle	Altitude proposée
En descente de 1 800ft à 1 500ft	En descente de 2 000ft à 1 700ft
1 800ft	2 000ft
En descente de 2 000ft à 1 800ft	2 000ft
2 000ft	2 000ft



M. GIORDANA précise que le relèvement de 200 pieds correspond à environ 60 mètres, ce qui est conséquent et donnera l'impression que les avions sont plus petits.

M. le Sous-Préfet demande la raison pour laquelle cette mesure n'a pas été proposée plus tôt ?

M. HORLAIT répond que jusqu'à 2 à 3 ans en arrière, les avions niçois passaient plus bas. Ce relèvement n'était donc pas envisageable.

M. le Sous-Préfet estime que cette mesure conduira à une baisse de l'ordre de 30 % du bruit perçu sur le trajet d'atterrissage.

En ce qui concerne la diversification des trajectoires proposée au cours des groupes de travail, **M. HORLAIT** précise que l'étude n'avait pas été lancée jusqu'à présent car cette diversification ne paraissait pas possible au vu des règles de la circulation aérienne de Nice, datant de novembre 2010. Elle aurait pour impact de diminuer la fluidité du trafic global et réduire les capacités de Nice.
Les approches par l'ouest, très demandées par les communes et les associations de riverains, pourraient se faire avec des procédures RNAV, GNSS et satellitaires mais uniquement pour un certain type d'appareils car tous les avions ne sont pas équipés de ce niveau de technologie en cours de développement.

Puisqu'une ouverture semble envisageable, **M. le Sous-Préfet** demande le lancement immédiat de l'étude de faisabilité d'accès de l'aéroport par l'ouest. Le lancement d'une nouvelle route aérienne serait un évènement majeur pour l'aéroport. Cependant, au vu des contraintes règlementaires de circulation aérienne actuelles, il comprend que cette étude soit compliquée même si des éléments positifs permettent de penser que l'on pourrait aboutir à des solutions.

Mme Emmanuelle BLANC, Chef du Service de la Navigation Aérienne Sud-Est, confirme que le lancement de cette étude est opportun en raison des évolutions technologiques (procédures satellitaires) et de la nouvelle génération de flotte d'aéronefs mais que cela obligera de revoir les trajectoires globales de Nice et de Cannes.

M. Jacques POUPLOT, premier adjoint au Maire de la Roquette-sur-Siagne, est favorable au lancement de cette étude car cela permettrait de limiter le survol du village de la Roquette-sur-Siagne et du quartier des Roques. Malgré une phase d'amélioration constatée grâce au classement de l'aéroport en catégorie B, il y a toujours des survols de ces zones. Le problème vient du trombone. Des arrivées par la mer et par le nord sont pour lui une solution complémentaire.

M. Richard GALY, Maire de Mougins, vice-président de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins, conscient du problème dû à l'approche actuelle insiste sur le lancement de cette étude, dont l'échéance sera à communiquer et qui doit permettre le développement économique dans le respect de l'environnement. Il y a 10 ou 15 ans, la limitation à 22 tonnes permettait de maîtriser le bruit. Aujourd'hui de nouvelles solutions s'offrent à tous, ce qui prend une tournure favorable.

M. le Sous-Préfet remercie la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) du lancement de cette étude et de la communication qui sera faite de son avancée aux différentes parties prenantes.

M. Dominique THILLAUD, Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur, soutient totalement la proposition de la DGAC et tout ce qui permettra d'envisager une plus forte proportion de flux qui arrivent par le nord-ouest. Il se déclare très favorable pour contribuer à cette étude avec l'aide de ses services.

Mme ROUSSEAU, rappelle que chaque année, afin de sensibiliser tous les pilotes IFR qui viennent sur la plateforme, le briefing pilote est mis à jour avec les associations de riverains et sous le contrôle de la DGAC. Systématiquement, un mail de relance est envoyé à tous les pilotes déjà inscrits en leur demandant de valider de nouveau le briefing afin de mettre à jour leur certificat. Le briefing donnera lieu, cette année encore, à une évolution avec la mise en place du point VOR supplémentaire qui sera effective dès le 30 avril 2015. Les actions de suivi et de contrôle des trajectoires et les interventions immédiates seront réalisées auprès des pilotes ainsi que les analyses des cas de déviation de trajectoire avec le SNA-SE. Seront poursuivis également les courriers de rappel à l'encontre des récidivistes, système mis en place en 2014.

Mme ROUSSEAU présente également les actions proposées pour réduire le bruit des avions des autres chapitres acoustiques de l'OACI.
Afin de réduire le bruit des avions en VFR, l'aéroport va faire équiper en silencieux d'échappement tous les avions légers basés et compatibles d'ici fin 2016. Pour ce faire, l'aéroport va s'aider de l'outil CALIPSO qui est une méthode de classification des avions en différentes catégories selon le niveau de bruit qu'ils produisent en situation réelle de vol (Arrêté du 11 juin 2013 portant Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance Sonore). Il reste environ 70 avions à équiper à Cannes. Les avions des écoles et aéroclubs en sont déjà munis. L'Aéroport se propose de participer à hauteur de 25% pour l'équipement des avions qui ne le sont pas encore.

M. le Sous-Préfet souligne que substituer les normes acoustiques pour les turboréacteurs au tonnage ne règle en rien le problème des avions à hélices les plus bruyants, notamment le cas du Piaggio Avanti.

Mme ROUSSEAU précise que les Piaggios Avanti 1 et 2 sont également visés dans ce projet de réduction des nuisances sonores. N'ayant aucun moyen légal à ce jour de les interdire par rapport au bruit, l'aéroport a pris contact avec la principale compagnie de Piaggios opérant sur la plateforme afin que celle-ci remplace sa flotte d'appareils par des Piaggios EVO, beaucoup moins bruyants. Il est à noter que cette compagnie réalise des

procédures moindres nuisances. Il va également être demandé pour les autres Piaggios de mettre en place des procédures compagnies afin de diminuer le bruit lors des survols.

M. le Sous-Préfet émet des réserves quant à l'efficacité des mesures proposées concernant le Piaggio.

M. POLLET mentionne la baisse sonore effective de la nouvelle version du Piaggio EVO.

M. THILLAUD précise qu'il y a lieu de continuer à rechercher un biais juridique pour interdire l'accès à la plateforme cannoise au Piaggio Avanti 1 et 2.

Mme TRIAY, Présidente du Syndicat d'Initiatives de Cannes la Bocca (SID), demande la raison pour laquelle les turbopropulseurs n'entrent pas dans le cadre de la recherche du moindre bruit.

M. Patrick PEZZETTA, Délégué Territorial de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est, explique que cette typologie d'appareils ne dispose pas de certificat acoustique comme les turboréacteurs dans la règlementation de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Ils ne sont pas classés dans les mêmes chapitres que les turboréacteurs, et ne peuvent pas faire l'objet de la même nature de restriction.

M. le Sous-Préfet, rappelle que les actions débattues en CCE doivent être certaines et non hypothétiques. Il souligne que s'il est possible aujourd'hui de demander de remplacer dans un arrêté ministériel la restriction par le tonnage par une classification par le niveau de bruit des turboréacteurs, il n'est pas possible actuellement d'appliquer cette norme aux turbopropulseurs. Si la règlementation sur la standardisation de la certification acoustique évolue afin que tous les avions soient encadrés par l'EPNdB, on pourra agir en conséquence et les inclure.

M. POLLET rappelle par ailleurs l'impact économique actuel de l'aéroport sur le tissu local :

- ✓ 300 emplois directs,
- ✓ 85 entreprises dans 15 secteurs d'activités
- ✓ 338 millions € d'impact économique global.

Sept entreprises de maintenance pour avions et hélicoptères sont basées sur l'aéroport. L'accueil d'appareils de nouvelles générations comme le 7X, fleuron de l'aéronautique française, sera générateur de valeur ajoutée, de richesses pour la Côte d'Azur et d'emplois pour les communes du Territoire.
Il fait part de l'évolution sensible en termes d'emplois que permettra le projet de réduction des nuisances sonores et l'accueil d'un nouveau type d'appareils plus modernes, qui pourrait conduire à l'implantation d'un nouveau centre de maintenance (niveau 1 et 2) et d'exploitation avions à Nice et à Cannes, créant 50 à 80 emplois.

Mme Anny COURTADE, Membre du Conseil de Surveillance d'Aéroports de la Côte d'Azur, Chef d'Entreprise, qui représente 50 entreprises et plus de 10 000 collaborateurs souligne la nécessité économique de l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Cet aéroport d'affaires est une nécessité absolue pour les personnes qui travaillent, il faut réussir à trouver une solution gagnant-gagnant et ne pas amputer ni altérer sa croissance, son développement. Par ailleurs elle souligne la qualité de l'accueil et des services de la plateforme cannoise.

M. LEROY, en tant que vice-président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes fait un retour de la consultation globale sur le projet « Moins de bruit, moins de bruit, plus d'Emplois », qui a reçu une motion positive.
Il souligne les 5 axes de travail suivants :

- Le relèvement de la limitation de tonnage à 35 t combiné à l'encadrement par l'EPNdB doit préserver la qualité de vie.
- Les élus souscrivent sans réserve au relèvement de 200 pieds.
- Ils sont vigilants et restent dans l'attente de la poursuite des études d'amélioration des trajectoires par la DGAC.

- Ils sont également vigilants quant au programme d'équipement des avions basés sur Cannes en silencieux et à la réduction de la venue du Piaggio Avanti 1 et 2.
- Ils demandent le maintien des engagements et actions des précédentes chartes.

Départ de **M. LEROY** à 16 h 30.

M. GIORDANA, tout à fait d'accord avec les propos de Mme COURTADE en matière de développement économique, souligne l'enjeu de l'aviation générale notamment en termes d'emplois. Un avion d'affaires qui vole, c'est 65 personnes qui travaillent à terre. Notre Région ne peut se développer sans ses aéroports. Il est à noter que la présence de l'Aéroport Cannes-Mandelieu apporte aussi une garantie de la valeur des biens immobiliers qui l'entourent.

M. le Sous-Préfet rappelle aux pilotes et à toute personne qui travaille à l'Aéroport Cannes-Mandelieu qu'ils sont porteurs d'une image de qualité. Passer au Falcon 7X est un gage de qualité sur le tarmac.
De plus, le fait d'être capable de diviser par 2 le bruit en remplaçant un avion par un autre ainsi que le relèvement de 200 pieds de la trajectoire d'arrivée des IFR sont des progrès utiles à tous et générateurs d'augmentation d'emplois en bord de piste.

Il souligne également la qualité des échanges entre les membres de la commission ainsi que la densité des relations entre les usagers et l'aéroport.

Mme TRIAY, en réaction aux propos de M. GIORDANA, conforte que les associations conçoivent la nécessité économique de l'aéroport.

M. BOSCHEL, apprécie le lancement de l'étude sur la trajectoire nord-ouest et précise que l'essentiel de la demande de l'ADNA est le respect des trajectoires. Le rôle de l'ADNA est d'expliquer ces aspects aux riverains avec l'aide de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

IV. PRESENTATION DE L'ACCORD D'ENGAGEMENTS EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

Voir document en pièce jointe.

M. le Sous-Préfet invite la commission à lire les éléments de l'accord d'engagements proposé directement sur l'écran avant qu'il ne soit présenté par **Mme Isabelle VANDROT**, Chef du Département Développement Durable et Environnement de l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

Mme VANDROT, présente donc les quatre engagements de l'accord. Elle précise avant tout que cet accord s'inscrit dans la continuité des deux précédentes chartes et qu'il a pour objectif de préparer l'avenir.

- Engagement n°1 : Poursuivre les acquis des premières Chartes

Cet engagement a pour objectif de maintenir et faire perdurer tous les grands engagements et les actions des précédentes chartes

M. ROBIN, rappelle que dans le Livre Blanc est mentionné l'activité de formation PPL pour l'aviation légère et qu'elle est indissociable de l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Il souhaiterait que cela soit repris dans cet accord.

- Engagement n°2 : Maîtriser les nuisances et réduire la gêne

Sont reprises ici les nouvelles mesures proposées dans le cadre du projet de réduction des nuisances sonores :

- L'interdiction par arrêté ministériel des turboréacteurs les plus bruyants,

- L'équipement de silencieux des avions basés et la participation de 25 % de l'Aéroport Cannes-Mandelieu,
- L'adoption des nouvelles technologies pour réduire le bruit à la source notamment pour les Piaggios Avanti,
- Le relèvement de 200 pieds de la VPT 17,
- La reprise des études sur la diversification des trajectoires.

Est également reprise ici une action de la deuxième charte qui est toujours en cours, la recherche de partenariat avec d'autres aérodromes pour l'exercice des activités aviation légère.

- Engagement n°3 : Réduire notre empreinte écologique

Cet engagement est plus général, il décrit les autres actions par lesquelles l'aéroport s'engage à poursuivre et à mener pour réduire son empreinte écologique. Il reprend également une action de la précédente charte qui est toujours en cours et qui est de développer l'utilisation des GPU afin de réduire les émissions polluantes et la consommation énergétique.

- Engagement n°4 : Contribuer à la relance de l'attractivité du territoire et à la création d'emplois

C'est dans ce quatrième et dernier engagement que l'aéroport propose d'accueillir un nouveau type de trafic turboréacteurs qui se limite en l'état du marché, à 3 types d'appareils les FA7X, GLF4 et CRJ de masses maximales au décollage comprises entre 22 et 35 tonnes et dont les performances acoustiques sont meilleures que la plupart des appareils inférieurs à 22 tonnes. Ce trafic à plus haute valeur ajoutée contribuera au développement touristique du Bassin Cannois et de la Région et permettra d'accueillir des activités nouvelles.

Afin d'optimiser l'impact économique et de rendre possible les déplacements professionnels sur une journée, l'aéroport propose également une extension d'horaire pour le trafic Aviation d'Affaires jusqu'à 21h en hiver.

Mme VANDROT rappelle sur ce dernier point qu'après 20h, les tours de piste restent interdits, que tous les atterrissages de nuit se font uniquement en piste 35 (arrivées par la mer) et que l'été (dernier week-end de mars au dernier week-end de septembre) l'activité aviation d'affaires s'arrête 30 minutes après le coucher du soleil, donc déjà après 21 heures.

Mme VANDROT assure qu'afin de travailler en transparence avec les différentes parties prenantes, cet Accord d'Engagements fera l'objet d'un suivi par les organes de concertation de l'aéroport tels que la Commission Consultative de l'Environnement et les Groupes de Travail.
Les informations en découlant pourront être disponibles dans les différents supports de communication existants.
Cet Accord d'Engagements sera amené à être révisé si des évolutions technologiques et réglementaires majeures étaient constatées.
Cet Accord d'Engagements sera complémentaire à l'arrêté de restriction d'usage.

Concernant l'évolution de l'actionnariat d'Aéroports de la Côte d'Azur, **Mme VANDROT** précise que l'on dispose de garanties pour l'avenir. En effet, une éventuelle évolution de l'actionnariat n'est en aucun cas susceptible d'entraîner une remise en cause des engagements qui sont pris aujourd'hui par ACA. D'abord, parce que lorsqu'une société s'engage ou contracte, son engagement ou son contrat reste valable quel que soit son actionnariat. Ensuite, parce qu'ACA n'est pas seul à s'engager : un certain nombre d'engagements relèvent d'une mise en œuvre par l'Aviation Civile et que les restrictions proposées sont prises par le ministre dans un arrêté et sont de ce fait solidement ancrées pour l'avenir. Enfin, l'exploitation de l'aéroport reste soumise à un Cahier des Charges de

l'Etat qui encadre de manière précise et rigoureuse l'activité de l'exploitant quelle que soit l'évolution de son actionnariat.

V. DEBAT ET AVIS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET DE L'ACCORD D'ENGAGEMENTS EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

M. Alain SARRAN, Président de l'Aéroclub d'Antibes Normandie-Niemen, précise que tous les avions de l'aéroclub sont équipés de silencieux. Il demande comment travailler sur la recherche de partenariats avec les autres plateformes ?
M. POLLET précise qu'une première recherche a été effectuée avec Cuers pour pouvoir effectuer les tours de piste et entraînements.

M. GIORDANA propose d'arrêter les tours de piste et d'inciter les aéroclubs par le biais de la FFA à les remplacer, à titre de formation et d'entraînement, par des trajets entre plateformes.

M. THILLAUD, prend pour exemple l'avion de voltige qui était source de plaintes et a depuis bien intégré la trajectoire à respecter.

M. Mathieu di COSTANZO, gérant du Centre Aéronautique de l'Estérel et de la société Riviera Plane Maintenance demande de bien distinguer l'interdiction avion et la licence pilote. Il n'adhère pas à l'idée d'arrêter les tours de piste sur Cannes, ce qui ne ferait que déplacer la nuisance ailleurs.

M. LYSEE, revient sur l'action portant sur l'équipement en silencieux et demande s'il ne serait pas préférable de procéder au changement des hélices.

M. LEPOUTRE, Responsable du Pôle Bruit de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), souligne que la pose de silencieux sur les avions légers réduit le bruit lors des survols et des arrivées alors que, lors du décollage, c'est le bruit de l'hélice qui est prédominant. Le remplacement des hélices les plus bruyantes (bipale et tripale métalliques) par des hélices en bois ou à 4 pales serait la solution pour cette phase de vol, sous couvert de la validation par la DGAC.

M. le Sous-Préfet, demande que l'on s'y attache et regarde ce qui peut être fait à ce propos.

M. Didier CARRETERO, Adjoint au Député-Maire du Cannet, fait part des très nombreuses avancées au fil des années, notamment depuis 2010 et précise qu'il est important de continuer à développer le briefing pilote et l'intervention du gilet vert auprès des pilotes.
La commune du Cannet reste prudente quant à l'augmentation de tonnage et ce, malgré les mesures fortes en faveur de l'environnement. Cependant, sous réserve du lancement immédiat de l'étude sur la trajectoire nord-ouest par la DGAC, la ville du Cannet est favorable au projet. Un point d'étape régulier sera néanmoins nécessaire.
Il souligne la qualité du dialogue entre l'aéroport, les riverains et les associations et précise que le passage aux 35 t devra bien être expliqué aux particuliers.

M. le Sous-Préfet demande une reformulation du « passage à 35 t ». Il s'agit d'une substitution de la restriction par la masse par une restriction par le niveau de bruit. L'encadrement par la masse n'offre aucune garantie de confort sonore aux riverains alors que l'encadrement par le niveau de bruit est efficient.
La question de l'application de la restriction à 10 ou à 13 EPNdB sera abordée dans la restitution par le BIPE de l'étude d'approche équilibrée.

M. POUPLOT s'inquiète d'une augmentation du nombre de mouvements mais se dit rassuré par le lancement de l'étude sur la diversification des trajectoires avec l'espoir d'une diminution des nuisances.

M. GALY approuve les propos de M. POUPLOT. L'engagement n° 2 de l'accord est essentiel mais il y a lieu de remplacer le dernier point relatif au lancement à moyen et long terme des études sur la diversification des trajectoires par le lancement immédiat et cite :

« Comme il a été évoqué à la commission, il s'agit du lancement immédiat d'une étude permettant l'approche de l'Aéroport Cannes-Mandelieu par le nord-ouest avec la suppression de l'approche par le trombone actuel, condition sine qua non du développement de l'aéroport. »

M. HULLIN demande à avoir une clause sur le délai de réalisation de l'étude de trajectoire par le nord-ouest.

M. le Sous-Préfet explique qu'il n'est pas possible de communiquer un planning dans l'immédiat mais qu'il appelle la DGAC à arrêter sans délai un calendrier pour les différentes étapes de l'étude.

M. HULLIN soulève la problématique de l'effet de masse.

M. le Sous-Préfet indique que le Falcon 7X limité à 22 t se pose déjà à Cannes et que la différence de tonnage est surtout relative à l'emport de carburant. Il a bien été démontré que le critère masse n'apporte pas une différence notable entre les avions qui fréquentent déjà la plateforme cannoise et ceux qu'elle souhaite accueillir. L'essentiel c'est bien l'EPNdB.

M. BOSCHEL rappelle que la répartition du trafic aviation d'affaires entre Cannes et Nice à 50/50 ne concernait que 10000 mouvements. L'objectif n'est pas de faire peur aux riverains avec la venue de ces nouveaux appareils et il demande à ce que l'aéroport aide l'ADNA à leur expliquer le projet avant de modifier l'arrêté ministériel.

M. le Sous-Préfet recommande de ne pas reporter l'application des nouvelles mesures de réduction de bruit qui s'offrent aujourd'hui à tous et de ne pas les conditionner à une prise de décision immédiate sur la restitution de l'étude sur la diversification des approches.
Il propose à la commission d'adopter la formulation suivante dans l'accord d'engagements : « Lancement immédiat d'une étude sur la diversification des procédures d'approche notamment par le nord-ouest afin de disposer à terme d'alternatives au trombone actuel. »

M. Victor HAIM, Président de l'ACNUSA, explique que ce qui est proposé à la commission est la baisse du niveau général des nuisances sonores alors que l'ADNA souhaite la conditionner à l'étude sur les trajectoires.
Or, si on multiplie les trajectoires pour éviter le trombone, on risque d'avoir plus de riverains survolés et plus de mécontents.

M. BOSCHEL trouve que la démarche est conforme à la Charte mais il constate que depuis que la VPT existe, le quartier des Roques est beaucoup plus impacté.
L'ADNA demande la mise en place d'un auto contrôle ; l'amélioration du briefing pilote IFR ; la quantification de la réduction de bruit et le traitement du cas des turbopropulseurs ; faire une Charte 3 qui paraît plus solide que l'accord d'engagements ; prendre le temps d'assimiler l'accord d'engagements.

M. Jean-Louis JULIAN, Président de l'Association Aéroport Cannes-Mandelieu Partenaires (AACMP), souligne l'importance de cet outil aéroportuaire, fondamental pour le Territoire. Il est persuadé que la piste retenue de limiter les turboréacteurs les plus bruyants au profit de jets plus performants doit permettre de redynamiser une nouvelle clientèle favorisant ainsi l'économie de notre région et la création d'emplois.

Mme Claire-Anne REIX, Directrice du Palais des Festivals et des Congrès de Cannes, représentant la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins fait part à la commission de l'avis favorable sur le projet et précise les points importants à retenir :

- L'optimisation de l'aéroport.
- L'objectif d'accueil d'avions plus performants et moins bruyants.
- Le développement économique local avec un dialogue de qualité avec les associations de riverains.
- L'attractivité du Territoire.
- La création d'un centre de maintenance.

Mme TRIAY demande ce qui peut être amélioré en matière de discipline des pilotes. Le quartier de la Bocca a toujours le problème du survol des hélicoptères qui ne respectent pas les arrivées par la mer.

M. POLLET rappelle que les deux Chartes ont apporté des avancées constructives mais que l'on a exploité au mieux toutes les mesures mises en place depuis 5 ans. Aujourd'hui il est proposé des mesures avec des moyens modernes en traitant le problème des nuisances à la source, ce qui a amené ACA à refuser dernièrement de baser un Falcon 50 à cause de son certificat acoustique de 7EPNdB.

M. Jean-Luc FONDACCI, vice-président de l'ADNA, mentionne que la seconde Charte n'a pas été réalisée à 100%.

M. le Sous-Préfet propose un codicille pour poursuivre l'exécution de la seconde Charte et propose à la commission de renommer l'accord d'engagements en Charte 3. Personne n'a en effet intérêt à ce que la dynamique de la seconde Charte ne retombe.

M. François KOLMER, Président du Centre Permanent d'Initiative pour l'Environnement Iles de Lérins et Pays d'Azur, craint que si la commission donne un avis favorable à l'accord d'engagements tel que présenté ce jour, les demandes formulées ne soient pas prises en compte.

M. le Sous-Préfet souligne sa forte attente en matière d'auto contrôle des pilotes au regard des consignes de circulation aérienne.

M. FONDACCI mentionne un problème de transparence et une absence de visibilité sur le traitement des plaintes par l'aéroport. L'ADNA n'a pas encore pu comparer ses fichiers avec ceux du gestionnaire afin d'en vérifier la cohérence.

M. le Sous-Préfet pense qu'il est important d'avoir confiance dans le dispositif en place mais souhaite néanmoins qu'une amélioration soit apportée sur le traitement des plaintes.

Mme MEDRECKI rappelle qu'il y a eu de nombreuses réunions réalisées en bilatéral avec l'ADNA et que pour améliorer la qualité des échanges il a été décidé de les transformer en groupes de travail plus fréquents avec les professionnels concernés, la DSAC-SE et le SNA-SE.

M. THILLAUD « s'insurge » sur les propos tenu par M. FONDACCI. L'aéroport fait un travail conséquent et irréprochable et propose encore d'améliorer son impact sur l'Environnement grâce à l'accord d'engagements. Que veut-on de plus ?

M. SARRAN précise que le gilet vert informe l'aéroclub de tout écart de trajectoire et que le sujet est traité de la manière la plus adaptée.

M. POLLET mentionne qu'il y a encore des améliorations à apporter vis-à-vis des récidivistes. La majorité des plaintes émanant des riverains de la Roquette-sur-Siagne, des solutions sont proposées ici en séance pour les réduire.

M. le Sous-Préfet donne son accord pour traiter les plaintes par famille de trafic (IFR, VFR, hélicoptères) avec information aux associations sur le type d'aéronef et sur les récidivistes. Il recommande plutôt de travailler sur la typologie des aéronefs.

M. le Sous-Préfet demande aux membres titulaires et suppléants de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu s'ils sont d'accord pour adopter l'accord d'engagements ainsi amendé :

Modifications :

- Renommer l'Accord d'Engagements en Charte d'Engagements
- Modifier la phrase de l'engagement n°1 en : « Poursuivre les engagements, les actions et les restrictions, pris dans le cadre des précédentes Chartes » à la place de « Poursuivre les acquis des premières Chartes »
- Passer directement à une interdiction à 13 EPNdB et non à 10 EPNdB afin de marquer la volonté de réduire nettement les nuisances sonores.
- Modifier la dernière phrase sur l'étude de la diversification des trajectoires d'approche de l'engagement n° 2. Ecrire : « Lancement immédiat d'une étude sur la diversification des procédures d'approche notamment par le nord-ouest afin de disposer à terme d'alternatives au trombone actuel. »

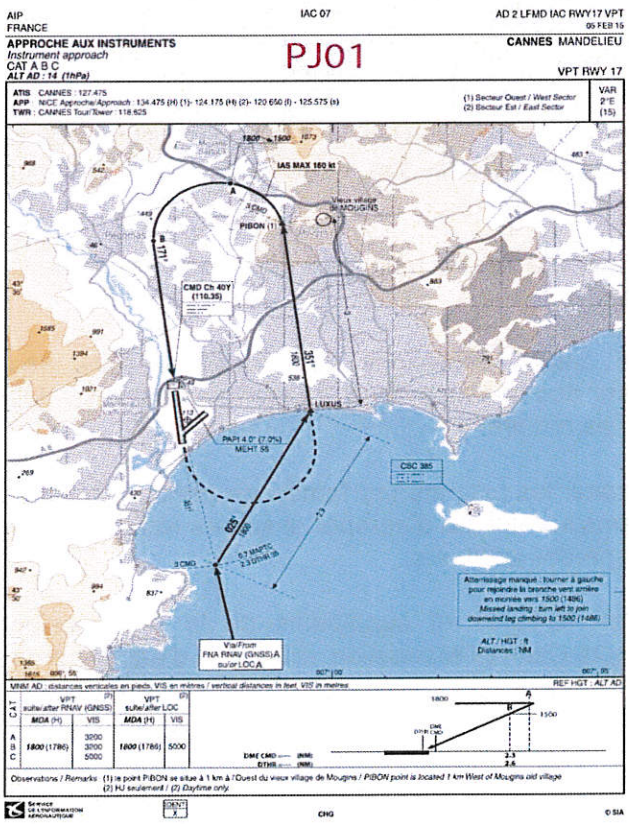
Ajouts :

- Ajouter l'activité de formation pour les conditions d'exploitation de l'aviation légère
- Améliorer de façon significative le traitement des récidives de trajectoires inadaptées
- Définir un calendrier d'étapes pour l'étude sur la diversification des procédures d'approche

Le projet d'accord d'engagements ainsi amendé est adopté à l'UNANIMITE des présents et représentés.

VI. ACTION D'AMELIORATION ENTREPRISES DERNIEREMENT : MISE EN PLACE DU POINT VOR SUR L'ARRIVEE VTP 17

Mme BLANC annonce que la date de publication du point VOR dans l'AIP a été fixée au 30 avril 2015, ce qui marquera une avancée positive pour tout le monde.
Le point VOR sera placé en haut de l'arrondi du « trombone » au niveau du rond-point de la pénétrante de Grasse. Cela devrait permettre un bien meilleur respect du suivi de la trajectoire.



M. BOSCHEL se satisfait de l'élimination très probable de centaines de plaintes grâce à la mise en place du point VOR.

M. Patrick JOURDAN, Contrôleur de la Circulation Aérienne à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, représentant des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome, confirme que grâce à ce point les avions éviteront le survol du village de la Roquette-sur-Siagne.

VII. RESTITUTION, PAR LE BIPE, DE L'ETUDE « APPROCHE EQUILIBREE »

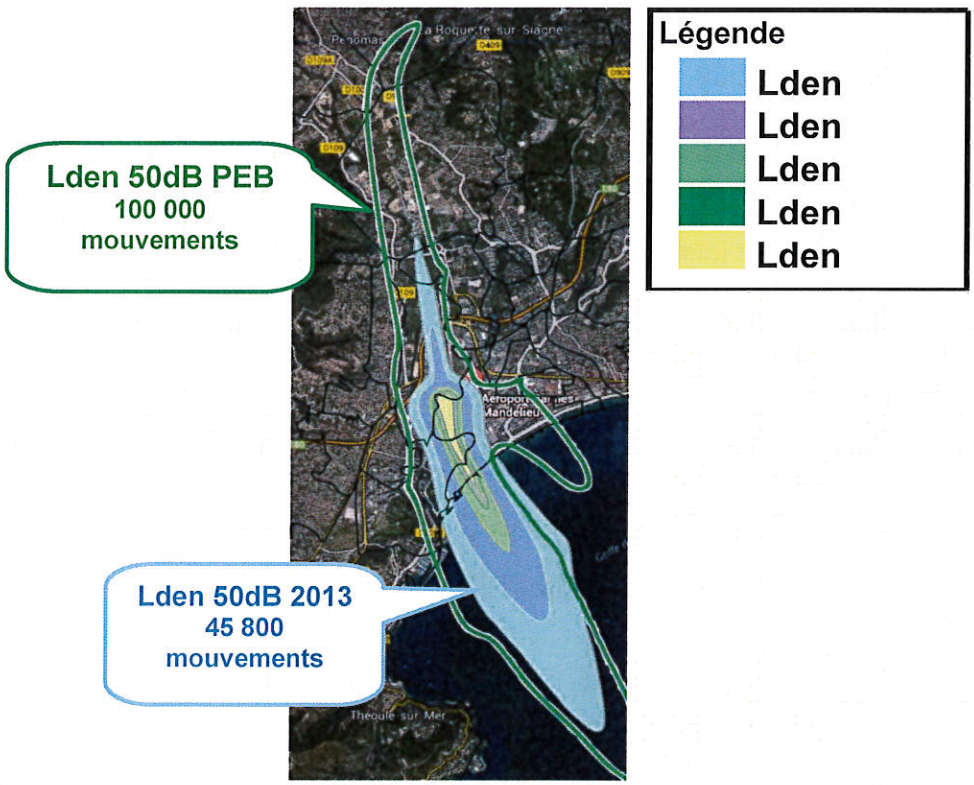
M. Pierre-Yves SAVIDAN, associé du Cabinet de conseil en analyse stratégique et prospective économique (BIPE), présente la synthèse de l'étude approche équilibrée.

Il rappelle que l'objectif a été d'étudier selon l'approche équilibrée les mesures de relèvement de tonnage, l'interdiction des avions les plus bruyants et le relèvement de l'altitude IFR de 200 pieds.

Le but de cette démarche est de compenser les assouplissements sur le tonnage par des contraintes opérationnelles afin de réduire l'empreinte sonore tout en contribuant à la relance de l'attractivité du Territoire et à la création d'emplois.

Concernant le bilan sur les jets exploités à Cannes, il s'avère qu'en 2013, les avions les plus bruyants dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB sont majoritairement de faible tonnage et opèrent essentiellement le week-end.

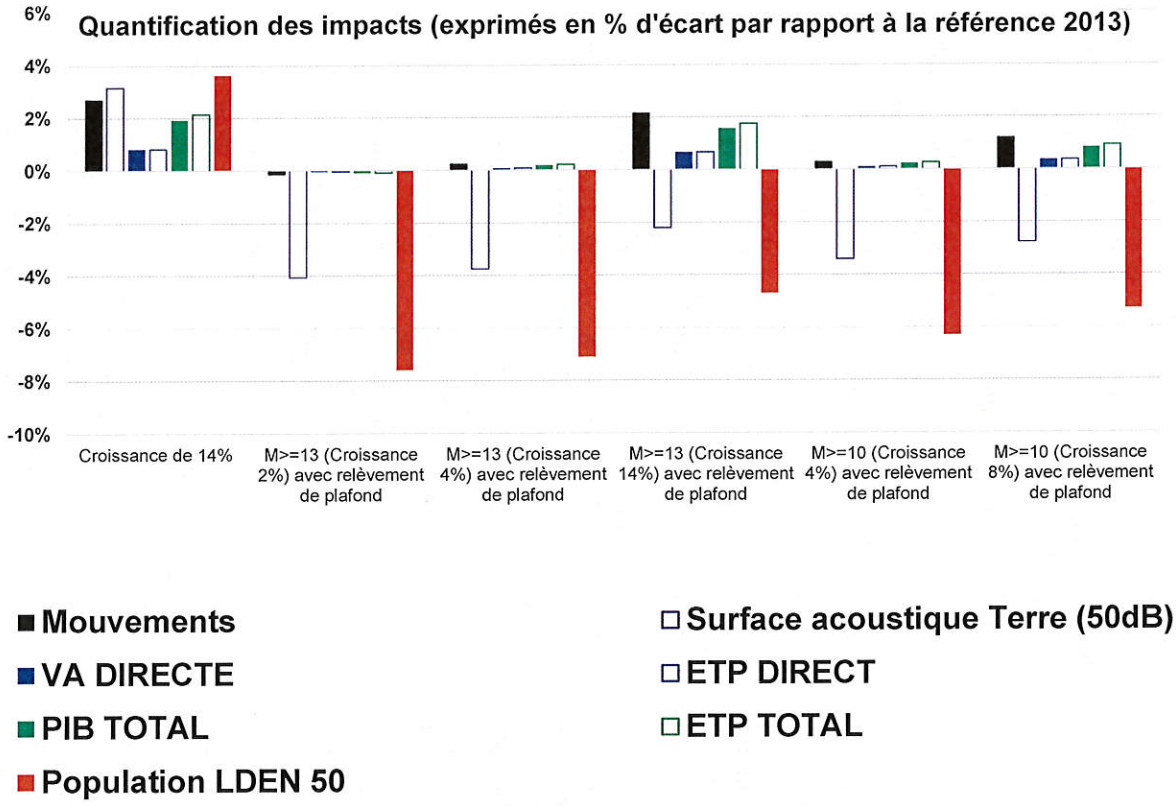
M. SAVIDAN présente la courbe d'Environnement Sonore de l'activité 2013 hors trafic hélicoptères et la compare à la courbe du Plan d'Exposition au Bruit paru en 2004 avec des hypothèses de trafic à l'horizon 2015.



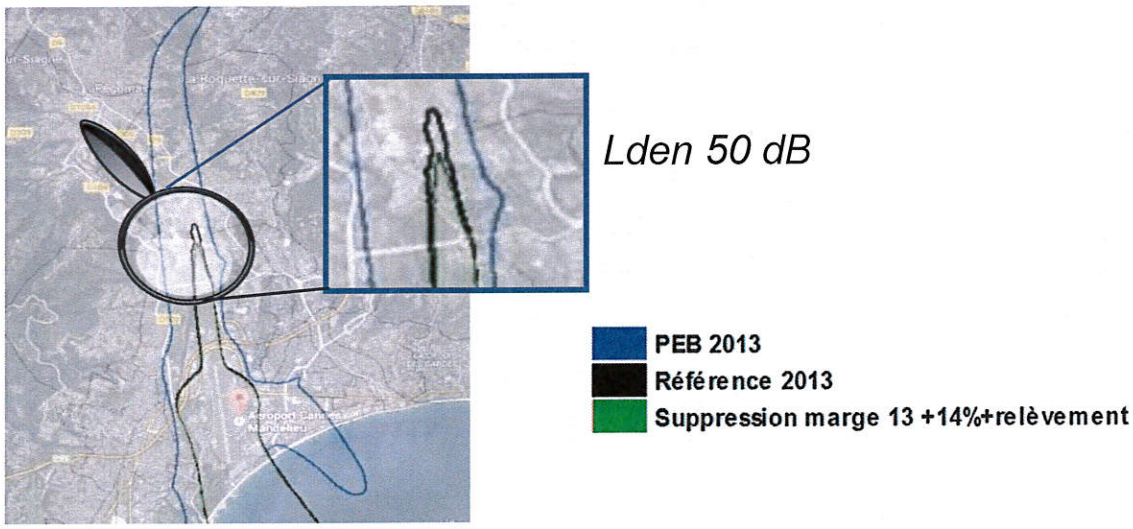
La Courbe d'Environnement Sonore de 2013 représente une surface au sol bien plus faible que celle du PEB en raison d'un nombre de mouvements plus faible, l'absence de décollages par le Nord et la mesure 2013 réalisée sans les mouvements hélicoptères.
Le plus grand écart de surface est mesuré sur la terre ce qui induit un bien moindre survol de la population.

M. SAVIDAN présente ensuite les résultats des scénarios étudiés couplant la suppression des avions avec les marges acoustiques inférieures à 10 et 13 EPNdB, le relèvement d'altitude de 200 pieds de la trajectoire des IFR et des hypothèses théoriques de croissance du trafic aviation d'affaires allant de 2 à 14%.

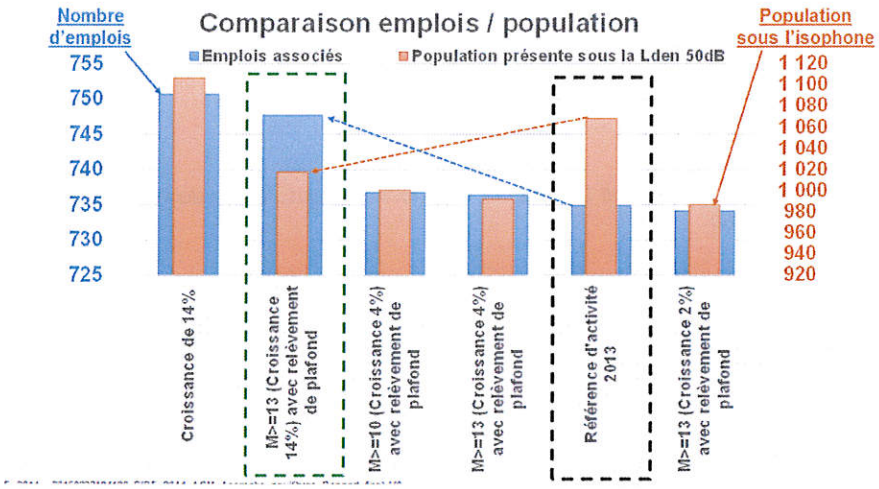
GRAPHIQUE DE SYNTHESE DES IMPACTS :



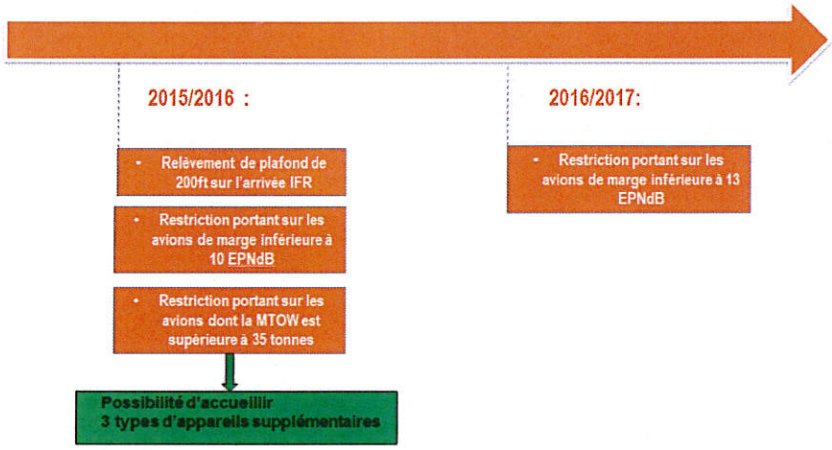
Les résultats montrent qu'avec la suppression des avions dont la marge est inférieure à 13 EPNdB et le relèvement du plafond de 200 pieds, toutes les hypothèses amènent à une baisse plus ou moins significative de la population concernée dans la Courbe d'Environnement Sonore Lden 50dB, même avec une croissance de 14 % du trafic aviation d'affaires.



Les résultats en termes de création d'emplois sont également positifs car en mettant en place les deux mesures proposées dans le projet de réduction des nuisances sonores et en ayant une hypothèse de croissance du trafic aviation d'affaires, le nombre d'emplois augmente alors que la population sous l'isophone diminue.



M. SAVIDAN recommande donc un phasage avec la mise en place d'un calendrier de restrictions :



M. GALY, en son nom et celui de la CAPL, remercie M. le Sous-Préfet sur l'important travail réalisé et la qualité de tenue des débats de cette commission.

M. le Sous-Préfet rappelle que cet accord oblige toutes les parties prenantes. Il sera attentif au ressenti des riverains et suivra les groupes de travail. Il souligne qu'un travail spécifique reste à faire sur l'activité des hélicoptères.
Il propose une approche pragmatique dans la mise en œuvre de l'accord d'engagement. Il souligne également la décision de la présente commission d'interdire directement les avions dont la marge acoustique est inférieure à 13 EPNdB sans passer par un phasage à 10 EPNdB.

Les éléments retenus en séance sont repris dans le relevé de décisions de Monsieur le Sous-Préfet, joint au présent compte rendu.

La séance est levée à 18 h 30.

Le Président

Philippe CASTANET

Annexes :

I. *Relevé de décisions de la réunion du 14 avril 2015 de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport de Cannes-Mandelieu*

II. *Présentations faites en séance :*

1. *Présentation des missions des gestionnaires d'aéroports, le cadre juridique et les actions entreprises par l'Etat régulateur*
2. *Bilan d'activité de l'année 2014, et état d'avancement de la Charte pour l'Environnement*
3. *Présentation du projet de réduction des nuisances sonores « Moins de bruit, moins de bruit, plus d'emplois… »*
4. *Présentation de l'Accord d'Engagements en matière d'environnement*
5. *Restitution, par le BIPE, de l'étude « Approche Equilibrée » conduite d'octobre 2014 à mars 2015*

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