

## SOUS-PREFETE DE GRASSE

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

La Présidente

le 13 décembre 2012

## COMPTE RENDU DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT de l'AEROPORT CANNES-MANDELIEU du jeudi 13 décembre 2012 à 14 h 30

La Commission Consultative de l'Environnement s'est réunie, sur convocation de Madame Dominique-Claire MALLEMANCHE, Sous-Préfète de Grasse, le jeudi 13 décembre 2012 à 14 h 30 en salle Saint-Exupéry sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu. Monsieur Hervé DEMAI, Secrétaire Général de la Sous-Préfecture, représente Madame la Sous-Préfète pour la première partie de cette réunion. Celle-ci sera suivie à 16 h 30 de la cérémonie de signature du Code de Bonne Conduite Environnementale de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, par Madame la Sous-Préfète, Monsieur Dominique THILLAUD et Monsieur Philippe GUIVARC'H.

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

## 1. Au titre des professions aéronautiques

Représentant les contrôleurs de la circulation aérienne

M. CISTERNE François,

M. JOURDAN Patrick,

## Représentant les usagers de l'aérodrome

M. JULIAN Jean-Louis, AACMP, représenté par M. DUMESNY Marc M. GIORDANA Alexis, Association Aéroport Cannes-Mandelieu Partenaires représenté par M. DUMESNY Marc, Club des partenaires

## Représentant l'aviation légère

M. Alain SARRAN, Aéroclub d'Antibes

M. Olivier DEMACON, Glass Cockpit aviation (excusé)

## Représentant l'aviation d'affaires

M. de RONNE Michel (excusé)

M. VAN MILDERS Bernard représenté (excusé)

## Représentant l'exploitant de l'aérodrome

M. THILLAUD Dominique, Aéroports de la Côte d'Azur

M. POLLET Thierry, Aéroports de la Côte d'Azur

## 2. Au titre des représentants des collectivités locales

## Représentant la Commune de Cannes

M. SANTELLI-ESTRANY Christophe (excusé) Mme VAILLANT Pascale représentée par M. JOSSE Gérard

## Représentant la Commune de Mandelieu-la-Napoule

M. LEROY Henri représenté par Mme ROBORY-DEVAYE Monique M. BERTHELOT Jacques (excusé)

## Représentant de la communauté d'agglomération Pôle Azur Provence

M. ROATTA André représenté par Monsieur POUPLOT

M. LEBLAY Daniel

## Représentant le Conseil Général des Alpes-Maritimes

M. LEROY Henri représenté par Mme ROBORY-DEVAYE Monique

M. TABAROT Philippe (excusé)

## Représentant le Conseil Régional

M. PIEL Gérard (excusé)

## 3. Au titre des associations

## Représentant L'Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADNA)

M. GUINVARCH Jean-Pierre

M. FOSSEMALLE Michel

#### Représentant le Syndicat d'Initiative et de Défense de Cannes la Bocca (SID)

M. CAGLIERIS Joseph (excusé) Mme TRIAY Claude

## Représentant le CPIE Iles de Lérins et Pays d'Azur

M. KOLMER François

Représentant le Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur (GADSECA)

Mme VALLICCIONI Pierrette représentée par M. GUINVARCH Jean-Pierre M. BIOLAY Jacques (excusé)

Représentant l'Association de Défense de l'Environnement et du Cadre de Vie (ADEC)

M. LYSEE Roland Mme ALLEMAND Marie-Thérèse

## Représentant également les Communes

M. CARRATERO Didier, Commune du Cannet

M. BERTRAND Eric, Commune de Mandelieu la Napoule

# Madame SPITALIER France, Commune de Mougins M. di GIORGIO Sébastien, Commune de Mougins

## Représentant les Administrations

Mme MALLEMANCHE Dominique-Claire, Sous-Préfète des Alpes-Maritimes représentée par Monsieur Hervé DEMAI

M. HAIM Victor, ACNUSA

M. GIRARD-REYDET Eric, ACNUSA

M. LEPOUTRE Philippe, ACNUSA

Mme GUITARD Nathalie, ACNUSA

Monsieur GUIVARC'H Philippe, DSAC SE

M. PEZZETTA Patrick, Délégation Côte d'Azur

Mme Marie-France DELANSORNE, Météo France

M. SIVRY Michel, Service Navigation Aérienne Sud-Est

M. HORLAIT Thierry, Service Navigation Aérienne Sud-Est

M. TROUILLET François, Service Navigation Aérienne Cannes

## Participaient également à la réunion

M. PENARI Philippe

M. PERICHON Michel

Mr BOSCHEL Jean-Claude, ADNA

M. GAILLARD Pierre, ADNA

M. MARIONNEAU Christophe, Air Riviera

Mme COVEN Nicole, APALE/APCVA/ Aéroclub de Saint-Raphaël

M. MOREAU Geoffroy, AOPA/Air Riviera

M. PACCHIONI Vincent, Azur Communication

M. ROBIN Léon, FFA

Mme LONGHI Marie-Thérèse, Sous-Préfecture de Grasse

M. MARX Bernard, UACA

Mme AGUILAR Chantal, Aéroport Cannes-Mandelieu

Madame MEDRECKI Stéphanie, Aéroport Cannes-Mandelieu

Mme ROUSSEAU Claire, Aéroport Cannes-Mandelieu

Mme SMARRITO Michèle, Aéroport Cannes-Mandelieu

Liste des présents non exhaustive

3

Monsieur Hervé DEMAI, Secrétaire Général de la Sous-Préfecture de Grasse, ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, en priant d'excuser l'absence de Madame Dominique-Claire MALLEMANCHE qui rejoindra plus tard les nombreux participants, les élus présents et Thierry POLLET Directeur d'Exploitation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

Il salue les nouveaux Membres de cette Commission, notamment, M. Victor HAIM Président de l'ACNUSA, M. Dominique THILLAUD Président du Directoire d'Aéroports de la Côte d'Azur et M. Patrick PEZZETTA Déléqué Côte d'Azur DSAC-SE.

Comme il est d'usage, M. Hervé DEMAI demande l'approbation du compte rendu de la précédente Commission Consultative de l'Environnement qui s'est tenue le 8 décembre 2011.

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

Il propose de passer ensuite à l'ordre du jour de cette dense réunion et donne la parole à M. Dominique THILLAUD.

M. THILLAUD rappelle que l'ordre du jour a été adressé au préalable à l'ensemble des membres afin de leur permettre d'anticiper leurs interrogations. Il y a en effet autant d'interlocuteurs attentifs sur la plate-forme aéroportuaire qu'autour de l'aéroport.

## I. PRESENTATION DE LA STRATEGIE AVIATION D'AFFAIRES

M. THILLAUD précise que les contraintes environnementales sont systématiquement prises en compte dans tous les projets et sujets abordés par Aéroports de la Côte d'Azur.

Il rappelle la stratégie mise en place par ACA qui est de privilégier autant que faire se peut le quick turn et l'accueil des avions supérieurs à 22 tonnes sur Nice et l'Aviation Basée sur Cannes-Mandelieu avec des services de qualité dans un étroit respect de son implication environnementale.

Le panorama européen accuse une baisse générale de l'ordre de 10 % pour l'aviation d'affaires et des résultats quasi en stagnation pour les aéroports de Nice et Cannes regroupés. Avec un niveau d'activité de 38 830 mouvements (27 597 sur Nice et 11 233 sur Cannes), les Aéroports de la Côte d'Azur se placent en 2011 au 3ème rang des Aéroports d'Aviation d'Affaires en Europe.

De par ses contraintes et ses capacités techniques, Cannes-Mandelieu a des résultats évoluant au gré des événements du territoire.

M. THILLAUD souligne que l'engagement d'une répartition maîtrisée de l'aviation d'affaires est largement maintenu car Nice représente une quote-part de 2/3 du trafic et 1/3 sur Cannes-Mandelieu.

Les restrictions sur Cannes-Mandelieu, tant sur les heures d'ouverture que sur le tonnage autorisé, entraînent également une déformation progressive du volume atterrissant à Nice qui est en augmentation.

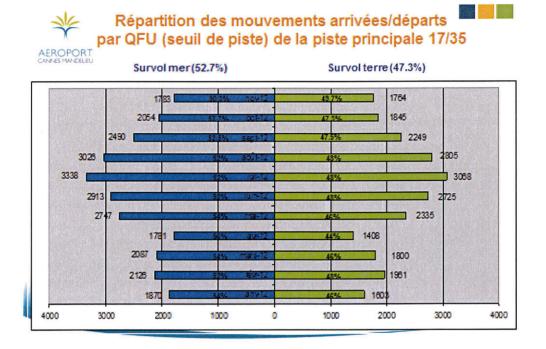
## II. BILAN DE L'ACTIVITE AERIENNE

- **M. DEMAI** donne la parole à M. Thierry POLLET, Directeur d'Exploitation de l'Aéroport Cannes-Mandelieu, pour l'examen détaillé des résultats.
- **M. POLLET** précise que le bilan global à fin novembre 2012 est négatif avec 4,4 %. On peut déplorer l'incidence de la crise économique qui génère une baisse notable de l'activité aéroclubs (- 20,4 %).

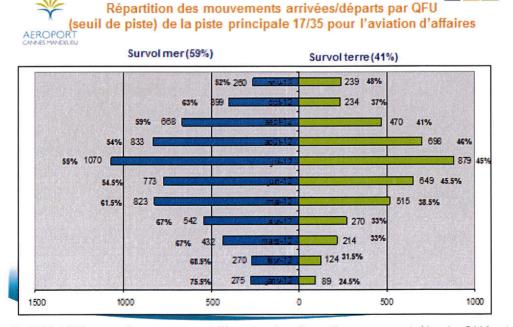
Sur l'ensemble, la part limitée de l'aviation d'affaires, 25 % du trafic aviation d'affaires sur Cannes pour 75 % sur Nice, est une répartition satisfaisante car elle répond largement aux premiers engagements qui étaient une répartition proposée de 50 / 50.

A l'examen du panorama des cinq dernières années, on constate que 2007, qui enregistrait plus de 13 000 mouvements annuels, était une année exceptionnelle et que les suivantes ont toujours été en baisse.

La répartition des mouvements arrivées/départs effectués par QFU de la piste principale 17/35 sur l'ensemble du trafic représente 52,7 % réalisés en survol mer. Le survol terre rassemble 47,3 %. Ce chiffre qui dépend notamment du sens du vent Nord/Sud est encore élevé mais stable.



En ce qui concerne les mouvements exclusivement de jets, le survol mer qui représente 59 % est relativement stable.



**M. POLLET** rappelle que ces chiffres sont présentés sous contrôle du SNA et qu'il ne faut pas oublier que le choix de la piste est fonction de la météo.

- **M. BOSCHEL**, membre de l'ADNA, reconnaît les efforts d'ACA en la matière et **M. GUINVARCH**, Président de l'ADNA, convient qu'il demande sans cesse d'autres améliorations et qu'un grand chemin reste encore à parcourir, notamment en intensifiant les contacts directs avec les pilotes lors de leur passage sur ACM.
- **M. DEMAI** se félicite d'être au sein d'une rencontre apaisée grâce aux efforts de tous sous le regard bienveillant de l'ACNUSA.
- M. POLLET profite de l'occasion pour présenter Stéphanie MEDRECKI Ingénieur ENAC en charge depuis le 3 décembre 2012 non seulement du service Environnement mais également des affaires aéronautiques. En effet, ACA est conscient que le suivi des trajectoires joue un rôle important dans l'environnement et Mme MEDRECKI participera également aux différents Groupes de Travail.
- M. POLLET passe la parole à Claire ROUSSEAU, Chargée d'Etudes Environnement et Relations Riverains

# III. TABLEAUX DE BORD ENVIRONNEMENTAUX DES 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> TRIMESTRES 2012 DANS LE CADRE DU PROTOCOLE AVEC L'ACNUSA

**Mme ROUSSEAU** expose et commente les tableaux de bord environnementaux mis en place depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010.

224 plaintes ont été enregistrées sur ces 2 trimestres, représentant une augmentation de 26,5 % par rapport à 2011. Ces plaintes concernent 54 plaignants et 9 communes.

Elle rappelle que dans le cadre du protocole signé avec l'ACNUSA, toutes les plaintes sont examinées :

- par type de nuisances : procédures MVI, survol VFR, hélicoptères, inverseurs de poussées, pollution...
- par lieu de localisation : communes de la Roquette sur Siagne, Mandelieu, Cannes la Bocca, Mouans-Sartoux, Mougins, Pégomas...

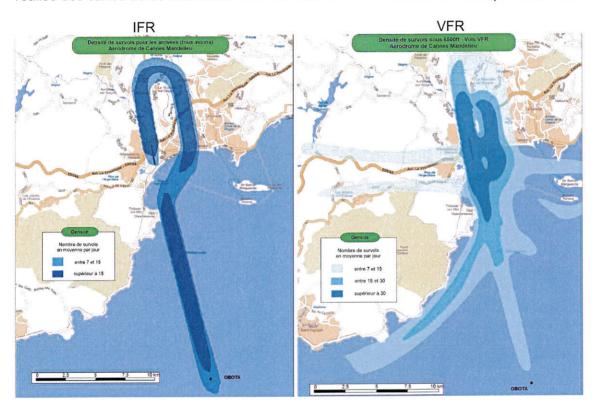
La commune de La Roquette sur Siagne représente à elle seule 65,2 % des plaintes, la procédure MVI concerne 58,5 % des plaintes et les trajectoires VFR 25 %.

Plusieurs actions ont été mises en place comme des sensibilisations aux procédures moindres nuisances pour tous les pilotes (rappel briefing, contrôle des trajectoires, respect altitude...) et des recherches d'amélioration sont menées avec les écoles et les aéro-clubs.

- M. POUPLOT, 1<sup>er</sup> adjoint à la Mairie de la Roquette rappelle que leur village a la particularité d'être dans l'axe d'atterrissage. La mairie est harcelée par les habitants du bas du village (quartier des Roques) car le problème est aigu.
- M. DEMAI rappelle cependant les contraintes liées à la sécurité qui doivent être prises en compte à la fois pour les populations mais aussi pour les utilisateurs des avions. Il sait que ce sujet n'est pas clos et qu'il y a réelle préoccupation.

L'étude des plaintes par localisation démontre qu'effectivement la Roquette sur Siagne reste la plus concernée, surtout par le survol des jets. Viennent ensuite Mandelieu concernée par les vols IFR et VFR avec 13,4 % et Cannes la Bocca avec 9,8 % plus touchée par les hélicoptères.

L'analyse des trajectoires démontre que la plupart d'entre elles sont respectées. La DGAC a réalisé des cartes de densité de survols des vols VFR et IFR autour de l'aéroport en 2010.



Un suivi des incursions dans les ronds bleus (zone de forte densité de population et donc zone à éviter) a été réalisé pour les communes concernées :

	La Roquette sur Siagne	Mouans-Sartoux	Mougins
1= Trimestre	13,1%	8,5%	3,6%
2*** Trimestre	8,3%	5,8%	2,3%
3ême Trimestre	11,4%	7,1%	3,6%
total	10,7%	7%	3,1%



Il est précisé qu'il n'y a pas de rond bleu sur le quartier bas de la Roquette car cet emplacement se trouve juste dans l'axe d'atterrissage et ne peut donc être évité.

Parmi les actions mises en place dans le cadre de l'amélioration de la MVI, le briefing pilote IFR a été mis à jour en juillet 2012. 6695 pilotes ont validé le briefing depuis sa création en 2010 et 2700 pilotes la nouvelle version.

En plus du briefing normal sur le site de l'aéroport, une vidéo visionnant en temps réel la procédure atterrissage de la MVI (Manœuvre à Vue Imposée) avec l'élargissement de la courbe finale demandé par l'ADNA a été mise en place.

Mme ROUSSEAU rappelle qu'un changement de MVI avec élargissement de la courbe finale vers le nord-ouest d'environ 600 mètres avait été demandé par l'ADNA lors de la Commission Consultative de l'Environnement du 8 décembre 2011.

M. GUIVARC'H remercie l'Aéroport Cannes-Mandelieu et Claire ROUSSEAU pour s'être impliqués dans la partie technique. Il reconnaît que la vidéo est intéressante mais que le pilote ne respecte pas exactement le tracé décrit dans l'AIP.

En effet, son rôle est de garantir avant tout la sécurité du vol. Il comprend cependant très bien les soucis du guartier survolé.

Il rappelle que les points codés Luxus et Pibon sont intouchables et que cela devrait permettre aux pilotes de ne pas trop se disperser.

En virant à gauche, au taux standard, le calcul est fait pour suivre la trajectoire avec une vitesse équivalente à 160 nœuds.

L'Aviation Civile ne peut laisser l'Aéroports de la Côte d'Azur donner la consigne « d'overshooter » l'axe en finale car un avion doit être stabilisé en finale (bonne vitesse et dans l'axe). On se heurte donc à des considérations de sécurité et des considérations environnementales. En revanche on peut très bien faire un travail de proximité car il y a beaucoup d'avions basés sur l'Aéroport Cannes-Mandelieu ou venant fréquemment et c'est vraiment là qu'un lobbying important doit être exercé.

**M. BOSCHEL** rappelle que la mise en place de cette MVI remonte à 2003 et que le village de la Roquette-sur-Siagne est au centre de l'arrondi.

Il reconnaît que depuis 2008 la meilleure reconnaissance de PIBON a apporté des améliorations puisqu'il y 3 fois moins de nuisances, notamment sur le village et le Plan Sarrain.

Cependant, il déplore que le point « chapiteau bleu » ne soit pas mentionné sur la carte car il serait facile de le survoler. Ce point est décalé d'environ 400 mètres par rapport à la trajectoire définie.

Le point dur est comment éviter le quartier des Roques ?

- M. DEMAI octroie un satisfecit à la procédure mais note que ce point noir perdure.
- **M. GUINVARCH** interpelle l'assemblée en rappelant qu'une réelle amélioration ne peut venir que d'un dialogue constant et efficace avec les pilotes. Aéroports de la Côte d'Azur devrait tenir le discours que pour améliorer l'habitat de 10 000 personnes, il suffirait de se décaler sans prendre de risque, bien sûr.
- M. POLLET précise que l'Aéroport Cannes-Mandelieu fait de nombreuses interventions immédiates auprès des pilotes ou des interventions auprès de sociétés fréquentant souvent l'aéroport comme NETJETS notamment. Il reconnaît que le briefing pilotes ne date que de 2010 et s'engage à être encore plus présent en terme de communication.
- **M. POUPLOT** souhaiterait qu'on étudie une solution pour imaginer un espace sensible et signaler le chapiteau non pas comme un point obligatoire mais recommandé.

M. GUIVARC'H rappelle que de nombreux spécialistes ont déjà passé beaucoup de temps sur ce point mais qu'il est impossible à l'Aviation Civile d'imposer un point matérialisé par le chapiteau car la sécurité prime toujours. Par exemple, un avion non stabilisé en courte finale devra remettre les gaz...

Mme ROUSSEAU informe les participants que le 3 mai 2012, Aéroports de la Côte d'Azur avait convié la compagnie AIRGO, utilisatrice de PIAGGIO (avion reconnu performant mais bruyant), à un Groupe de Travail. Cette compagnie a largement diffusé les consignes moindre bruit à ses pilotes.

En complément à cette réunion des études de trajectoires spécifiques aux PIAGGIO ont été réalisées et mises en place au sein de la compagnie.

En ce qui concerne l'identification des vols VFR, celle-ci est effectuée pour certains avions depuis octobre 2012. **Mme ROUSSEAU** précise que l'emport d'un transpondeur mode S est obligatoire pour les nouveaux certificats de navigabilité depuis mars 2010 et qu'il sera obligatoire pour tous les appareils pénétrant des zones publiées à partir de 2014. Un arrêté est actuellement en cours de rédaction.

Les entreprises basées œuvrent aussi pour l'environnement. Dans ce cadre, la Société CANNES AVIATION a participé à la réalisation d'une affiche sur les atterrissages à vue et les tours de piste. Celle-ci sera largement diffusée pour affichage aux écoles et clubs de Cannes-Mandelieu.

Autre réalisation importante, celle d'AIR RIVIERA.

M. Geoffroy MOREAU, Gérant d'AIR RIVIERA, et Délégué Sud-est de l'AOPA (Association International de Pilotes et Propriétaires d'Aéronefs) a réalisé un briefing à destination des pilotes VFR pour les arrivées monomoteurs. Ce document ne se substitue pas aux documents officiels mais est un véritable outil de travail.

On retrouve notamment sur la vent arrière, deux repères la gare SNCF et le Pierre et Vacances, route et altitude à suivre. Puis, un repère, le coude de l'autoroute A8. Le virage se fait bien avant le village de la Roquette sur Siagne.

Avant de passer en étape de base, le pilote peut localiser facilement les panneaux solaires : il amorce le virage à ce moment-là.

Ce briefing sera prochainement communiqué à tous les basés et mis en ligne sur les sites de l'AOPA et de l'Aéroport Cannes-Mandelieu.

- M. BOSCHEL remercie de conseiller de virer avant le virage de la Roquette sur Siagne car il est important de traiter également les vols monomoteurs qui sont très nombreux et, bien sûr, anticiper le traitement des arrivées en amont afin de ne pas prolonger les phases d'atterrissages.
- M. DEMAI conçoit que ces travaux font déjà partie de la feuille de route de l'année 2013.

Mme ROUSSEAU explique qu'en ce qui concerne la commune de Mandelieu, en phase de décollage, trois raisons de nuisance ont été identifiées sur le quartier Minelle :

- certains avions coupent au-dessus de Mandelieu pour rejoindre le point Novembre situé au nord,
- certains avions atteignent 800 pieds plus tôt et virent directement à droite pour rejoindre la trajectoire WD2, passant ainsi sur Mandelieu,
- certains encadrements des écoles et aéroclubs se font au-dessus de Mandelieu.

Pour y remédier, des consignes ont été passées aux écoles et aéroclubs lors des groupes de travail et des propositions d'amélioration consignées par un stagiaire l'été dernier vont être étudiées pour une prise en compte efficace des contraintes environnementales dans les méthodes de travail des contrôleurs.

Mme ALLEMAND et M. LYSEE déplorent que le quartier de l'Islette du Riou soit soumis aux nuisances engendrées par les pilotes non respectueux des trajectoires, notamment en phase montante.

- M. POLLET précise que M. Thierry ASTRUC, nouveau pilote inspecteur de la DSAC-SE a été sollicité pour renouveler les consignes auprès des pilotes des écoles et aéroclubs.
- **M THILLAUD** mentionne que si certains pilotes ne respectaient pas les procédures il faudrait prendre les mesures adéquates
- M. GUINVARCH propose également d'intervenir auprès des pilotes en faisant des réunions pour leur expliquer la problématique.
- M. POLLET suggère de créer un Groupe de travail Spécifique sur le sujet et rappelle que le Code de Bonne Conduite Environnementale, signé par de nombreuses entités et privés, et qui sera contresigné par Mme MALLEMANCHE, M. GUIVARC'H et M. THILLAUD en fin de séance, représente un engagement fort de la part de tous pour poursuivre cette démarche de réduction des nuisances.
- **M. ROBIN**, membre de la Fédération Française Aéronautique, est d'accord sur la nécessité du respect des différentes trajectoires. Il ne peut cependant accepter de stigmatiser tous les pilotes pour quelques pilotes de voltige qui ne respectent pas les procédures.
- M. THILLAUD précise qu'il ne pénalisera pas l'activité voltige mais l'indiscipline d'un avion de voltige ou d'un autre.
- M. DEMAI souligne qu'il ne faut pas stigmatiser une activité mais réprimander les comportements non respectueux.

Mme ROUSSEAU continue sur deux actions réalisées spécifiquement pour les hélicoptères : la mise en ligne d'une nouvelle carte VAC avec intégration des ronds bleus et la diffusion d'une plaquette avec les éléments clés de procédures moindre bruit aux sociétés basées et prochainement sur le site Internet de l'aéroport.

Les mesures de bruit étant un outil performant, Mme ROUSSEAU commente les résultats des quatre stations permanentes et de la station mobile enregistrés pour les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> trimestres 2012 :

- l'émergence et la fréquence du bruit avion par station
- le nombre d'évènements sonores par tranche de DB
- le suivi des avions les plus et moins bruyants par station. Dans certains cas un avion est à la fois enregistré comme étant le plus bruyant et le moins bruyant ; ce qui démontre que la façon de piloter a une incidence directe sur l'indice sonore.
- M. BOSCHEL rappelle que certains avions monomoteurs ou bimoteurs sont parfaitement identifiables. Par exemple, le PIAGGIO ou d'autres turbopropulseurs font partie des appareils les plus bruyants.

Il suggère d'identifier ces appareils bruyants et de travailler directement avec les pilotes ou les entreprises utilisatrices.

- M. POLLET rappelle que les avions équipés en silencieux d'échappement sont nettement moins bruyants et que 100 % des avions écoles de Cannes-Mandelieu en sont équipés.
- M. GUIVARC'H rappelle que l'Aviation Civile s'est chargée de financer en grande partie les équipements de réduction de bruit de tous les avions d'aéroclubs qui en ont fait la demande. Les avions qui ne sont pas équipés de tels systèmes sont des appareils dont les silencieux ne sont pas homologués.

## IV - DEMARCHE D'ANALYSE DES ECARTS DE LA MVI

Mme ROUSSEAU rappelle la méthode d'analyse des écarts de la MVI.

Pour rappel, un premier tri est effectué par le gestionnaire et une intervention directe ou par mail a lieu avec le pilote.

En complément à cette démarche, chaque mois, trois cas de déviations importantes sont envoyés au SNA pour analyse. Un mail de rappel des exigences environnementales de la plateforme est alors envoyé à la compagnie ou au pilote.

Ce système fonctionne bien. Il y a d'ailleurs eu plusieurs retours des compagnies qui assurent se mettre en relation avec les pilotes afin que l'écart constaté ne se reproduise plus.

## V - ORGANISATION ET PRESENTATION DE L'APALE

**Mme COVEN** représentant l'APCVA, seule école de voltige de la région, s'est sentie agressée. Elle reconnaît que l'avion de voltige du club est assez bruyant et qu'effectivement aucun silencieux d'échappement n'est homologué pour ce type d'appareil. Cependant, d'ici quelques mois un nouvel avion devrait arriver.

Elle précise également qu'elle représente l'APALE (Association pour l'Aviation Légère et l'Environnement), association créée il y a un an et qui fédère un maximum d'acteurs d'aviation légère. Les pilotes sont respectueux mais les avions légers subissent des effets météorologiques non ressentis au sol. Elle souligne que l'APALE est une association de passionnés qui appartiennent à l'histoire aéronautique et elle se doit d'être respectée.

M. DEMAI demande qu'un travail en commun soit mené afin qu'aucun impact lourd au niveau économique ou emploi ne soit subi.

Il souligne que de nombreux travaux devront être encore menés au sein des Groupes de Travail et que certaines actions individuelles ciblées pourront être mises en place.

## <u>VI. ETAT D'AVANCEMENT DES ACTIONS DE LA CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT</u> ET BILAN DES ACTIONS REALISEES ET A VENIR

M. POLLET rappelle les 40 actions initiées sur les thèmes :

- Maîtriser les nuisances et réduire la gêne
- Travailler en confiance par la transparence et la concertation
- Penser Environnement et Ethique du Développement Durable.

En terme d'avancement, il précise que 29 actions sont conformes, 7 en cours, 3 non commencées à ce jour et 1 abandonnée.

Sans reprendre toutes les actions de la Charte pour l'Environnement, qui sont annexées au procès-verbal, certaines méritent quelques commentaires.

Action 9 : Développer les activités aéronautiques qui ne génèrent pas de nuisance

sonore

Un bel exemple en avril 2013 avec l'ouverture d'un espace simulateur (piloter sans créer de nuisance sonore) par l'Institut de Formation Aéronautique de la

Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur

Action 18 : Limiter l'usage des APU et développer les GPU

Mise en place prochaine de chargeurs sur les parkings avions pour limiter,

voire faire disparaître, les APU

Action 23: Remise en service du parcours botanique pour découvrir le patrimoine, la

faune et la flore.

Action 36: Participation au forum de l'emploi de Mandelieu tout en déplorant de ne

pouvoir répondre plus fortement à la demande

En ce qui concerne les actions de communication, M. POLLET convie les participants à venir nombreux au Cannes Air Show. Tout comme en 2012, Claire ROUSSEAU sera sur le stand de l'aéroport cette année afin d'accueillir les pilotes et professionnels pour leur présenter le nouveau briefing, le système de suivi des trajectoires et les consignes moindre bruit. Elle pourra également faire la démonstration du suivi d'une trajectoire aux visiteurs qui le souhaitent.

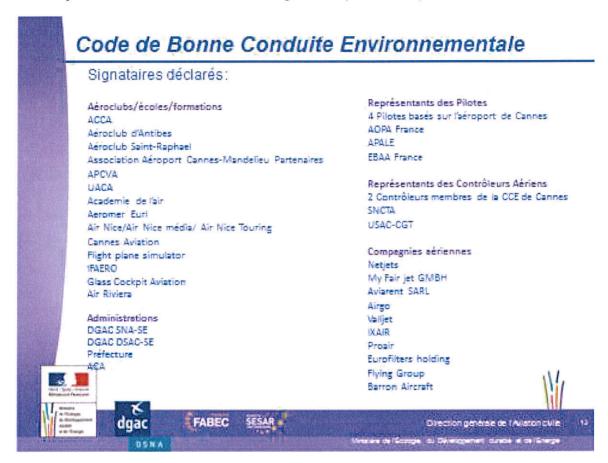
Il rappelle également que les futurs contrôleurs aériens ont dans leur programme de formation une partie concernant l'environnement qu'ils réalisent sur différentes plates-formes au cours de rencontres avec les gestionnaires et il remercie l'AOPA pour son excellent briefing.

**M. DEMAI** remercie M. POLLET et passe la parole à M. Michel SIVRY, Chargé d'Affaires Mission Environnement du SNA-SE.

## VII – PRESENTATION DU CODE DE BONNE CONDUITE ENVIRONNEMENTALE

- M. SIVRY précise que cette démarche existe aussi sur d'autres aéroports comme Roissy, Orly, Marseille, Le Bourget, Nantes.... Elle consiste à prendre des engagements pour limiter les nuisances notamment des dispositions qui ne peuvent faire l'objet d'un texte réglementaire. On peut parler d'un réel changement de culture pour les différents partenaires.
- **M. SIVRY** commente les engagements et les principes généraux et précise qu'à travers ce Code de Bonne Conduite Environnementale, il est attendu que chacun accepte les engagements de l'autre. Un point sur ces différents engagements des parties prenantes sera fait périodiquement et des propositions nouvelles pourront être formulées.

Il rappelle que déjà 39 signataires l'ont approuvé. Le Code de Bonne Conduite de Nice en avait reçu 25. Bien évidemment d'autres signataires pourront s'ajouter.



Monsieur ROBIN membre de l'UACA et de la FFA va d'ailleurs s'ajouter à la liste en tant que représentant de la FFA.

- M. DEMAI est ravi de constater que chacun prend des engagements et précise que le Code de Bonne Conduite présenté aujourd'hui n'est que la base d'un Code évolutif qui doit déclencher force de propositions.
- M. POLLET précise que ce document a été édité en français et en anglais, point d'importance dans le milieu aéronautique.

L'ordre du jour étant épuisé et toutes les présentations commentées, **M. DEMAI** propose aux participants de faire un tour de table et d'intervenir s'ils désirent évoquer d'autres points.

## VII - TOUR DE TABLE

- M. LEBLAY, représentant M. André ASCHIERI Maire de Mouans-Sartoux ainsi que d'autres élus sont préoccupés sur les incidences qui découleraient d'un allongement de la piste. En effet, l'Aéroport Cannes-Mandelieu doit prendre en compte, dans son développement, la situation de la plaine de la Siagne et intégrer les risques d'inondation, d'autant plus que le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) annonce une hypothèse d'augmentation du risque d'inondation et du risque d'accident. C'est une grosse responsabilité à prendre en compte.
- M. DEMAI, représentant l'Etat, se sent tout à fait concerné d'autant plus que les risques sont de moins en moins acceptés. Il est évident qu'en cas de modification de la piste, l'exploitant devra présenter ses propositions à tous ses partenaires et les étudier de façon à n'ajouter aucun risque.

Mme TRIAY, Présidente du SID, et habitant un secteur très impacté par le trafic hélicoptères se félicite que leurs revendications aient été prises en compte.

M. LYSEE, Président de l'ADEC reconnaît la volonté du gestionnaire de minimiser les nuisances, les bons résultats des Groupes de Travail et confirme que son association est tout à fait favorable au Code de Bonne Conduite.

Mme COVEN suggère qu'une piste en dur pourrait être faite à Fayence mais M. GUIVARC'H répond que sur ce terrain cette option est difficilement acceptable.

- M. GUINVARCH rappelle qu'antérieurement une démarche assez lourde avait été menée sur la recherche d'aéroports d'alternative pour l'entraînement des avions de Cannes-Mandelieu. Toutes les plates-formes consultées avaient rejeté le projet. Il propose que l'ADNA participe aux travaux menés sur la longueur de piste.
- M. HAIM, Président de l'ACNUSA en fonction depuis le 2 mai 2012 rappelle que la plupart des effectifs de l'ACNUSA ont été renouvelés et que maintenant que le collège est au complet, tous pourront se mettre au travail. Il présente Nathalie GUITARD, Eric GIRARD-REYDET et Philippe LEPOUTRE.

Il reconnaît que le protocole signé le 14 juin 2010 l'avait inquiété. Aujourd'hui, il constate un sentiment de forte collaboration entre les parties. Effectivement, la population augmente avec des conséquences écologiques mais il faut également tenir compte des problèmes économiques, d'où la nécessité absolue de se concerter.

- M. HAIM est extrêmement satisfait des procédures mises en place sur Cannes-Mandelieu et remercie les participants de cette concertation essentielle dans un environnement sensible.
- M. DEMAI remercie tous les participants et propose à chacun de continuer à œuvrer dans le sens qui est donné à cette Commission.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 16 h 40.

Mme MALLEMANCHE, sous-préfète de Grasse, conduit les participants à la séance de signature protocolaire du Code de Bonne Conduite Environnementale.

POUR LA SOU**S-**PR**ÉFÈTE** 

Annexes: Présentations faites en séance

- Rappel de la stratégie Aviation d'Affaires ACA
- Présentation et analyse des tableaux de bord environnementaux des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> trimestres dans le cadre du protocole avec l'ACNUSA
  - Analyse des plaintes
  - Analyse des trajectoires
  - Mesures de bruit
- Présentation de la démarche d'analyse des écarts de la MVI par le SNA
- Présentation de l'organisation et du fonctionnement de l'APALE
- Etat d'avancement des actions de la Charte et bilan des actions réalisées et à venir
- Présentation du Code de Bonne Conduite Environnementale

Secrétariat de la Commission Consultative de l'Environnement Aéroport Cannes-Mandelieu 06150 CANNES LA BOCCA

**2** 04 93 90 40 02 - **3** 04 93 90 40 15