

COMMENTAIRES¹ SUR LA PRESENTATION FAITE A LA CCE LE 7 JUIN 2018

POINT 1 :

- ✓ **Remarque commune applicable aux indicateurs 1 à 7** : La période de référence utilisée pour la présentation est le 1^{er} trimestre 2018 qui porte, grosso-modo, sur 10% du trafic annuel. Les informations qui y figurent ainsi que les conclusions qui en sont tirées ne peuvent pas être considérées comme représentatives d'une situation réelle mais comme une volonté délibérée de communication biaisée. **Pour avoir un intérêt, l'étude doit porter sur une année glissante et mois par mois** (juin année N-1 à mai année N par exemple) et être complétée par un rappel des données chiffrées des 3 années civiles précédentes.
Il est rappelé qu'une telle analyse détaillée était présentée lors de CCE précédentes.
- ✓ **Indicateur 1 : Répartition du trafic Aviation d'Affaires Nice / Cannes 1^{er} trimestre**
En plus de la répartition mensuelle détaillée demandée ci-dessus les valeurs absolues de ce trafic pour ANCA et ACM seraient un additif nécessaire pour l'information des riverains de même que l'analyse de la provenance des aéronefs et la compagnie d'appartenance qui sont automatiquement disponibles. Ces informations étaient disponibles dans le passé.
- ✓ **Indicateur 2 : Répartition du trafic Aviation d'Affaires et IFR par QFU (tous mouvements) 1^{er} trimestre**
Sans grand intérêt ; la quasi-totalité des départs s'effectuant par la mer, l'indicateur en % donne une vision faussée de la réalité. L'analyse montre qu'en fait environ 17% des arrivées se font par la mer, encore faudrait-il séparer les arrivées mer non obligatoires de celles imposées (arrivées de nuit en période hivernale par exemple que l'analyse mois par mois mettrait en exergue)
- ✓ **Indicateur 2 : Répartition du trafic Aviation d'Affaires et IFR par QFU (arrivées et départs), 1^{er} trimestre**
Le graphique "Arrivées IFR" avec sa légende associée est incompréhensible ; la lecture brute pour 2018 donnerait : 61,5% des arrivées IFR par la terre se font sur la piste 17 et 38,5% des arrivées par la mer se font sur la piste 35 ce qui n'a pas de sens.
Avec une lecture plus compréhensive on peut comprendre que "globalement" 61,5% des arrivées se font par la terre et 38% par la mer. Là encore une présentation en valeur absolue mois par mois des nombres d'arrivées, avec la mention dans les arrivées mer du nombre d'arrivées obligatoires pour cause réglementaire, donnerait une vision plus conforme à la réalité. Compte tenu du faible trafic 1^{er} trimestre et de l'heure de tombée de la nuit, l'affirmation de bas de page, **en gras**, est particulièrement trompeuse.
- ✓ **Indicateurs n° 3 : Incursions VFR dans les ronds bleus, 1^{er} trimestre**
Ibid supra. Compte tenu de la période retenue les affirmations de bas de page, **en gras**, sont particulièrement trompeuses. D'autre part, sans accès aux données brutes des trajectoires, aucune vérification des données affichées n'est possible

¹ Les commentaires de ce document se rapportent au document "Commission Consultative de l'Environnement" daté du 7 juin 2018 transmis, avec ses pièces jointes, avec le Compte Rendu officiel de cette CCE.

- ✓ **Indicateurs n° 4 : Ecart trajectoires IFR sur la Roquette sur Siagne, 1^{er} trimestre** -
Ibid supra, aggravé par l'insinuation que le centre de la Roquette ne subirait qu'un survol IFR/jour.
- ✓ **Indicateur n° 5 : Altitude VPT 17**
Ibid supra, avec uniquement la prise en compte du mois de janvier !
- ✓ **Indicateur n° 6 : bruit aéronautique**
 - l'ordonnée du graphique n'indique pas l'unité. Sans indication de l'unité ce graphique n'a pas de sens. Même si, comme il a été dit, il s'agit d'un LAeq, cet indicateur n'a de sens que si l'on indique la durée T sur laquelle le Bruit fonction du temps a été intégré. On a donc ainsi des LAeq (T), calculables par tranches horaires, pour la journée ... (le lecteur intéressé peut consulter le document didactique de Bruitparif joint)
 - le graphique ne donne pas d'indication sur les périodes sur lesquelles ont été agrégées les valeurs affichées or, si pour 2018 la période doit se situer dans le 1^{er} trimestre, il n'y pas d'indication pour les autres années.

La comparaison telle qu'effectuée ne donne aucune information susceptible d'étayer la conclusion de bas de page concernant la stabilisation du bruit et est donc complètement arbitraire !²³

- ✓ **Indicateur n° 7 : Lden**
Le Lden est un indicateur plus adapté aux normes d'isolement phonique pour l'urbanisme qu'à la mesure de la gêne sonore pour les riverains. Cet indicateur est une moyenne pondérée des indicateurs Lday, Levening majoré de 5 dBA et Lnight majoré de 10 dBA (voir document cité dans le § précédent). Son application sur l'aéroport de Cannes Mandelieu n'a d'ailleurs que peu de sens car les vols de fin de soirée et ceux de nuit étant pratiquement inexistantes ce calcul minimise la valeur du Lden.

Le Lden étant une valeur journalière, encore faudrait-il savoir à quoi correspondent les valeurs de Lden affichées. Moyenne sur certaines périodes ? Pourquoi ne pas afficher le Lden moyen pour certaines périodes caractéristiques de l'année ou sa valeur sous forme d'un graphe en fonction des jours de l'année.
- ✓ **Point sur les signalements**
La période considérée n'est pas significative. 32 plaignants (sans que l'on sache s'il s'agit de plaignants ADNA ou pas) pour une période où il est dit qu'il n'y a pas de trafic (cf indicateurs 3 et 4) n'est pas négligeable et démontre qu'il y a des nuisances même en période "basse"! Une étude sur l'ensemble de l'année serait plus utile avec une indication chiffrée des signalements (aéronautiques et environnement) et une indication chiffrée des actions prises suite à ces signalements. La notion de couloir d'évolution naturel est contraire au respect des trajectoires qui constitue une des trois contreparties au passage aux 35 tonnes.
Les réponses de l'aéroport, quand il y en a, aux signalements des riverains mentionnent que l'ensemble de la vallée constitue une zone d'évolution "normale" d'un point de vue aéronautique et donc, en creux, que les contraintes environnementales ne présentent que peu d'intérêt !
- ✓ **VPT (planches 17 à 20)**
Faire apparaître des couloirs d'évolution de 1500m n'est pas conforme aux plans de vols

² D'où l'intérêt des groupes de travail Bruits en cours d'année pour ne pas annoncer en CCE des indicateurs plus que critiquables.

³ D'où la demande formulée hors CCE d'avoir accès aux données brutes de mesure de bruit du réseau fixe en place.

aéronautiques. Il y a des trajectoires avec des points "repère" à observer, certains (Pibon et Pt A) étant des Fly Over.

POINT 2 : ACTIONS MENEES SUITE AUX DECISIONS DE LA DERNIERE CCE

- ✓ **Trafic hélicoptères basés**
 - **Guide de bonnes pratiques** : OK, des manquements aux limitations de ce guide ont-ils été constatés ?
 - **Evolution du taux de survols** : Même remarque que pour les vols VFR, manque les valeurs absolues, les répartitions temporelles etc..
Devrait aussi comprendre le trafic des "non basés" et les chevelus montrant le respect (ou pas) du point HE.
- ✓ **Conditions d'atterrissage IFR par la mer**
 - Le GEPEN cité n'est pas identifié dans le texte et pas trouvé sur le Net, de même pour le terme ATC. Par contre, comme évoqué par ailleurs y compris par la DGAC, les contraintes du trafic et de dispositif de circulation aérienne existantes méritent d'être re-analysées et discutées.
- ✓ **Bilan des jets utilisant l'aéroport équipés en GNSS2** : N'est pas traité ni cité! (CCE 2017)

Là encore la tenue de réunions de travail préparatoires à la CCE serait un élément de concertation utile !

POINT 3 : Les rappels sur l'étude d'une trajectoire Nord-Ouest pourraient mentionner que le partage des arrivées suivant 3 flux : VPT 17, Mer et Nord-Ouest est un concept déjà ancien puisqu'il apparaît dès 207/2008 et que les G/T bruit de janvier et mars 2018 ont donné lieu à interpellation de l'Etat-Major de la DGAC par l'ADNA et les élus pour délocaliser cette étude.

POINT 4 :

- ✓ **Campagne de mesure de la qualité de l'air**
 - Malgré la demande de l'ADNA de participer à l'élaboration du cahier des charges pour cette campagne, il n'en a rien été ; au contraire la 1ère campagne de mesures a été réalisée juste avant la CCE, donc sans que personne en ait été informé, et la 2ème campagne portée à la connaissance des associations lors de la diffusion du compte rendu de la CCE en fin d'année (plusieurs mois après la tenue de la réunion) et trop tard pour permettre une quelconque évolution des spécifications.
 - Il est regrettable que les particules fines (PM 10 et PM 2,5) voire ultrafines ainsi que les composés soufrés n'aient pas été incluses dans les mesures (le lecteur intéressé peut consulter le document joint, issu de l'UECNA, sur les émissions du transport aérien)
- ✓ **Silencieux petites hélices**

La classification des appareils suivant la norme Calypso n'est pas évoquée et une analyse du nombre d'appareils ayant subi la classification ainsi qu'un rapport sur la répartition de ces appareils par leur indice de performance devraient être produits.

✓ **Campagne de mesure de bruit Croix des Gardes**

- Mêmes remarques que pour les indicateurs bruits commentés supra,
- Les comptes rendus complets de mesures effectuées ainsi que ceux des campagnes de bruits 2017 ET 2018 à Mougins doivent être mis à la disposition des riverains et faire l'objet de discussions lors de G/T techniques.

✓ **Version V9 du briefing pilote IFR**

- **Généralités** : La dernière version connue du briefing pilote était la version 7. Cette version avait fait l'objet de discussions entre les parties comme il était de tradition. Ce n'a pas été le cas pour la version V9 (ni de la version V8 dont il n'est pas connu si elle a été un jour mise en vigueur).
Les associations n'ont d'ailleurs plus accès aux briefings pilotes qui nécessite un "Log-in" pilote.
- **Commentaires** : La version V9 , du point de vue environnemental, est une régression par rapport à la version V7. A titre d'exemple :
 - > **Les coordonnées GPS des points Pibon et "Point A", tous 2 Fly over, ne sont plus renseignées sur le schéma créant ainsi un facteur supplémentaire important de dispersion des trajectoires.**
 - > **Les contours des "Sensitive Area" clairement identifiés en jaune-orangé sur la version 7 ne figurent plus sur le schéma ! Comment les pilotes doivent-ils interpréter cette mention sur la carte ?**

✓ **Mesures de gestion du trafic pour Juillet Aout 2018**

les associations de riverains, pourtant intéressées au premier chef par ces mesures, n'ont pas été invitées à la concertation qui a eu lieu à l'hiver 2017/2018 exclusivement avec les opérateurs.

§§§§§