



PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES

Commission Consultative de l'Environnement
de l'Aéroport Nice Côte d'Azur

**COMPTE RENDU DE REUNION
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AEROPORT NICE CÔTE D'AZUR
16 Janvier 2019**

L'ordre du jour a été adressé avec les convocations.

Après relevé de la feuille de présence (*cf PJ*), le quorum étant atteint, la séance est ouverte à 10h00 sous la présidence de Mme TAHERI, secrétaire générale de la préfecture des Alpes-Maritimes.

Mme TAHERI présente ses meilleurs vœux aux membres de la Commission Consultative Environnement et rappelle l'ordre du jour. Elle passe ensuite la parole à M. THILLAUD qui adresse également ses vœux aux participants.

Modification des procédures de vol aux instruments (création d'aires de sécurité) : pour avis

M. TEDESCO présente de manière formelle et pour avis de la Commission, la modification des procédures IFR dans l'axe en piste 04 suite à la création d'une aire de sécurité d'Extrémité de piste (RESA).

Il s'agit de la même présentation qui a été faite lors de la réunion de l'ACNUSA le 18 Octobre dernier. D'un point de vue réglementaire, la Commission Consultative Environnement doit donner son avis formel pour toute nouvelle procédure, ainsi que l'ACNUSA qui a été saisie au mois de novembre sur ce sujet.

Ces modifications de procédures sont dues à la création d'une Aire de Sécurité d'Extrémité de Piste (RESA) au niveau de la piste 04L pour être en conformité avec la réglementation européenne. La création de cette aire va décaler le seuil de piste 04L de 90 mètres, ce qui entraîne un relèvement théorique de 4,7 mètres de l'altitude de survol d'Antibes.

En piste 04R pas de changement, mais les cartes de procédures seront révisées pour les mettre en cohérence avec les nouvelles publiées en 04L.

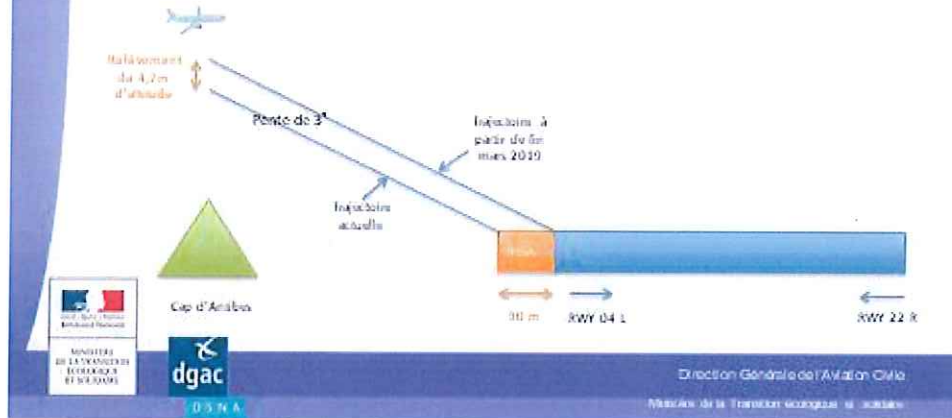
La nouvelle procédure sera mise en service fin Mars 2019. Il n'y a aucun impact environnemental prévu.

Création d'une Aire de Sécurité d'Extrémité de Piste (RESA) de 90m en piste 04L (mise en conformité avec la réglementation européenne).

➤ Révision des procédures d'atterrissage dans l'axe en 04 (ILS, LOC, RNAV Y et Z) :

- piste 04L utilisée pour les atterrissages: relèvement théorique de 4,7 mètres de l'altitude de survol du Cap d'Antibes du fait du nouveau point d'impact décalé de 90 mètres
- Piste 04R utilisée pour les atterrissages: mêmes trajectoires en finale que les actuelles (révision des cartes de procédures seulement pour les mettre en cohérence avec les nouvelles publiées en 04L).

Conclusion: aucun impact environnemental prévu.



Mme TAHERI indique que l'avis formel de la Commission Consultative Environnement est nécessaire sur ce point à l'ordre du jour.

*Il n'y a pas de questions, pas d'avis défavorables, pas d'abstentions,
Avis favorable à l'unanimité des membres présents.*

Information sur la mise en vigueur de l'obligation d'emport « RNP APCH » - (required navigation performance approach – guidage par satellite)

Pour rappel, après un important processus de consultation, la décision avait été prise de rendre obligatoire l'emport d'un système de navigation conforme « RNP APCH » pour les aéronefs à destination de l'aéroport de Nice, afin d'utiliser les procédures satellitaires publiées à Nice. Les conséquences de cette obligation d'emport avaient été présentées lors de la CCE du 1^{er} février 2018.

Malgré le préavis donné et l'importante campagne de communication menée par la DGAC et Aéroports de la Côte d'Azur, quelques compagnies aériennes ont demandé tardivement (courant décembre 2018), un délai supplémentaire pour pouvoir finaliser la mise en conformité de leur flotte. La DGAC a analysé ces demandes et a pris la décision de repousser la date d'entrée en vigueur de cette obligation d'emport du 1^{er} janvier 2019 au 1^{er} mars 2019. (cf. arrêté du 14 décembre 2018 modifiant l'arrêté du 8 janvier 2018 portant obligation d'emport d'équipement de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNP APCH pour les aéronefs à destination de l'aérodrome Nice-Côte d'Azur).

M. TREILLE demande quel est le taux des compagnies non équipées.

M. PEZZETTA répond que sept compagnies se sont manifestées fin novembre - début décembre pour indiquer qu'elles avaient du retard dans l'équipement de leurs appareils au 1er janvier 2019. Il confirme la date du 1^{er} mars 2019 retenue par la DGAC pour l'application de cette obligation.

M. THILLAUD salue le travail réalisé par le SNA avec les compagnies sur ce dossier qui est un grand progrès. L'aéroport de Nice est précurseur sur ce sujet en France.

En réponse à M. COURTOIS qui demande si la prochaine étape est la suppression de la balise de Cagnes, M. TEDESCO indique que nous n'en sommes pas là, il y a toujours des exemptions pour les vols d'Etat, les urgences. Il reste des procédures conventionnelles non satellitaires disponibles sur l'aéroport pour accueillir ce type de vols.

Conséquences prévues

Réduction de la dispersion des trajectoires en 22

Approche préférentielle en piste 22: approche satellitaire « RNAV D » suivie d'une manoeuvre à vue imposée
→ suppression du premier virage au niveau du Cap Ferrat: pilotabilité améliorée, meilleure stabilisation de la trajectoire

Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère de la Transition écologique et solidaire

M. RICCIARDI souhaite savoir si ce type d'équipement permet d'améliorer les atterrissages et décollages avec des conditions météo dégradées.

M. TEDESCO précise que pour le moment rien ne change, le système d'emport dont on parle est le système satellitaire le plus simple pour les avions. Les procédures satellitaires de grande précision qui permettent d'atterrir par tous les temps exigent un niveau d'équipement et de formation bien supérieur.

M. TREILLE demande quels sont les aéroports ayant mis en place ce type d'obligation d'emport.
M. TEDESCO indique que Nice est le premier aéroport en Europe à le mettre en place.

Procédure d'évitement d'Antibes : suites à donner au groupe de travail du 11/12/2018

M. JANIN rappelle qu'au cours de la réunion de l'ACNUSA du 18 octobre dernier une réunion de travail a été proposée pour préciser le cahier des charges et comprendre les demandes exactes. Les études nécessaires peuvent prendre du temps. Il faut donc être certains de parler le même langage et valider la commande en Commission Consultative Environnement.

Le groupe de travail, qui s'est réuni le 11 décembre dernier (Aéroports de la Côte d'Azur – SNA – DSAC – SNCTA et riverains d'Antibes), a proposé le lancement d'une étude de faisabilité de révision des conditions de mise en œuvre de la RNAV A et en particulier de la condition relative au plafond nuageux aujourd'hui fixée à 3000ft. Le but étant d'augmenter le taux d'utilisation de la RNAV A et donc de diminuer le taux d'utilisation de l'ILS (survol d'Antibes).

Calendrier proposé :

- CCE du 16/01/2019 : proposition de lancement de l'étude ;
- Etude par le SNA et réunions de travail avec les représentants des pilotes ;
- Validation en CCE selon les conclusions de l'étude.

M. TREILLE souhaite savoir quel est le délai envisagé pour gérer ce dossier, notamment au niveau de la concertation avec les pilotes.

M. TEDESCO indique qu'il faut d'abord un mandat de la CCE avec un cahier des charges défini pour lancer l'étude. C'est une étude complexe et longue, qui va soulever des questions vis-à-vis des contrôleurs aériens et des pilotes, mais le nécessaire sera fait pour avancer au mieux en fonction de la disponibilité des personnes qui doivent apporter leur expertise. Des points techniques à travailler ont déjà été identifiés.

M. THILLAUD présente M. AVON nouveau Chef du SNA, qui succède à Mme BLANC, et qui a pris ses fonctions il y a quelques jours.

M. AVON confirme qu'il s'agit de sujets techniques qui touchent à la sécurité et à la compatibilité avec les autres trajectoires. Donner une échéance est très compliqué, mais les services travailleront avec ardeur et détermination avec le temps qu'il faudra pour convaincre toutes les parties (contrôleurs, pilotes), et de façon à rester sur des procédures qui assurent la sécurité.

Concernant l'étude, M. COLLIN souhaite savoir si elle sera réalisée par un bureau d'études extérieur ou en interne. D'autre part est-il possible de s'engager sur une amélioration du survol d'Antibes avec des pistes déjà identifiées ?

Enfin, est-ce que les décisions résultant de l'étude seront validées en CCE, et peut-on avoir une indication sur la durée de l'étude ?

M. TEDESCO confirme que le mandat pour l'étude étant donné par la CCE, les résultats seront bien sûrs présentés et validés en CCE.

Pour les pistes d'amélioration, il est prévu de travailler sur le plafond nuageux, comme décidé en groupe de travail du 11 décembre.

M. THILLAUD rappelle que l'objectif est d'améliorer, et non de détériorer l'existant.

M. ROULLIER (SNA) rappelle que le seul enjeu est de trouver un nouvel équilibre entre les contraintes environnementales et les contraintes des pilotes qui concernent la sécurité.

M. TREILLE indique qu'il ne cherche pas à « mettre la pression » sur les services du SNA, sur ce sujet très sérieux. Il a simplement besoin d'informer sérieusement les Antibois concernant le lancement de l'étude lors de la prochaine Assemblée Générale du CAPSSA le 2 février prochain.

Autre action à plus long terme :

Suivi des nouveaux concepts opérationnels existants ou à venir dans le domaine de la navigation satellitaire, étudier leur applicabilité sur l'aéroport de Nice et, le cas échéant, construire une feuille de route sur plusieurs années pour en bénéficier à moyen/long terme.

En effet, les procédures de plus en plus précises (type RNP-AR), pouvant offrir des minima faibles, sont potentiellement intéressantes pour l'aéroport de Nice :

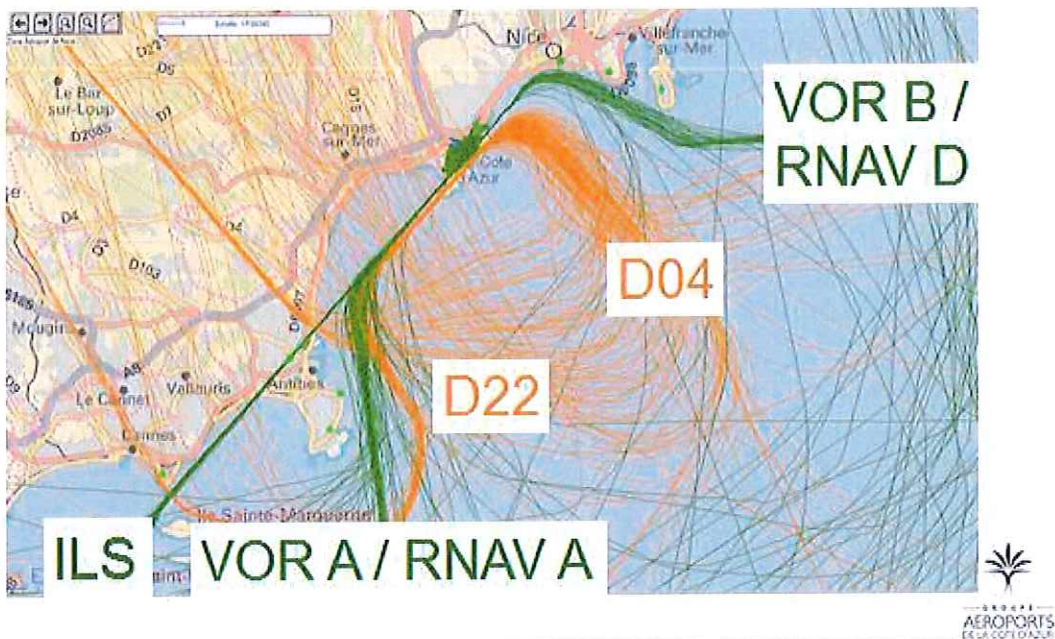
- En 22, pour l'accessibilité,
- En 04, pour l'environnement, en diminuant encore le survol d'Antibes (avec cependant une contrainte supplémentaire liée à la problématique de mixité du trafic qui ne pourrait être résolue qu'à travers une obligation d'emport très contraignante).

M. TEDESCO indique que la première procédure RNP-AR en France devrait être publiée au sein du SNA Sud-Est, à Ajaccio.

Bilan de l'année 2018 – (présentation M. JANIN)

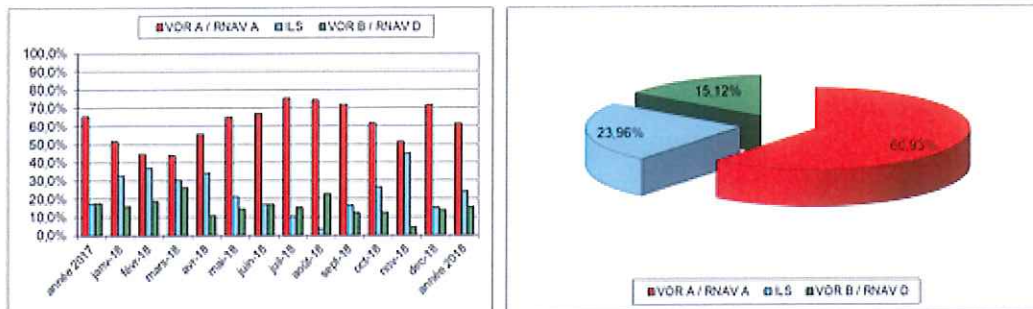
Statistiques des procédures

Procédures : trajectoires Atterrissages / Décollages



12

Procédures Atterrissage 2018



- ILS : 4 premiers mois de l'année (>30%) et novembre (>40%) très mauvais à cause de la météo. Juillet (10%) et août (3%) très bons.
- VOR B : moyenne normale (15%). Utilisation importante (>20%) en mars et août.



13

Procédures Atterrissage



14

Evolution de la flotte

Il est également fait état de l'évolution de la flotte avions des compagnies, avec par exemple le A320 NEO (easyJet, SAS, Lufthansa) dont le bruit mesuré au décollage sur Nice Ouest est de 71 dB contre 75.5 dB pour un A320 classique, ou encore le B737 MAX (Norwegian, Lot) avec un gain de 5 dB au décollage mesuré sur Nice Ouest.

A noter également la suppression de la programmation depuis le mois d'octobre du vol nocturne de l'avion postal du lundi au vendredi (atterrissage à 02h30).

M. THILLAUD salue l'investissement des compagnies qui sont sensibles aux questions environnementales.

Etude parking Kilo

Pour limiter l'usage des APU (bruit et émissions), l'Aéroport Nice Côte d'Azur a mis en place (2014) des équipements électriques (pop-out) permettant d'alimenter les aéronefs en 400 Hertz et en climatisation.

L'objectif de cette étude est donc de vérifier si la mise en place des pop-out permet de diminuer le temps d'utilisation réel des APU et quelle est la durée résiduelle (échantillon de 180 avions de mai à août 2018).

Enjeux Réglementaires

- Obligation du Plan de Protection de l'Atmosphère 06 : Action 9.2 → limiter le temps d'utilisation des APU sur l'Aéroport de Nice,
- Loi de transition énergétique: article 45 → réduction des émissions de GES et des polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire.

Enjeux Economiques

- Réduction de la consommation de kérosène durant les escales et réduction des cycles de maintenance de l'APU, rentabilité économique des installations.

Les constats : 50 % des avions sont connectés au 400Hz

- Durée moyenne de connexion de 32min = moins de bruit, moins d'émissions,
- Un système de climatisation utilisé uniquement par forte chaleur,
- Durées de bruit raisonnables : 11min d'APU et 14min de bruit (avec moteurs) en moyenne,
- Durée moyenne de stationnement : 40 min,
- Certains APU sont plus bruyants que d'autres.

Conclusion

- Réalisation de sensibilisation auprès des assistants et des utilisateurs fréquents sur l'utilisation systématique du 400hz (surtout pour les durées de stationnement prévues > 30min) pour augmenter le taux d'utilisation
- La durée moyenne de fonctionnement des APU est ressentie comme acceptable par les riverains : peu de plaintes
- La durée moyenne de fonctionnement des APU permet de réduire de plus 60 % les émissions de pollution locale et de GES, par rapport à la durée autorisée par arrêté

M. THILLAUD souligne que ce dispositif est unique au monde pour l'aviation d'affaires et c'est un

succès car toutes les parties prenantes sont gagnantes ; ce système a aussi contribué à l'obtention de la neutralité carbone d'Aéroports de la Côte d'Azur.

Pour répondre à MM. TREILLE et VALLIER, il est précisé que six postes avions ont été équipés de pop-out, pour un investissement de plus de deux millions d'euros.

*Concernant les APU de certains avions qui sont plus bruyants, M. VIGNAL demande s'il n'y a pas d'obligation de mise aux normes, car c'est un bruit insupportable.
M. JANIN indique qu'il n'y a pas de règle sur ce point, mais le but recherché est bien de réduire l'utilisation des APU.*

Réévaluation du Plan de Gêne Sonore (PGS)

M. PEZZETTA rappelle que la réévaluation du PGS a été évoquée lors de la réunion de l'ACNUSA le 18 Octobre dernier, il fait également un point réglementaire sur la procédure.

- Le PGS sert à constater la gêne réelle subie autour de l'aérodrome afin d'identifier dans chacune des zones (3 à Nice) les locaux susceptibles de prétendre à l'aide financière à l'indemnisation,
- Le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport de Nice est entré en vigueur à la signature d'un arrêté préfectoral du 30 décembre 2010,
- L'actuel PGS est bâti sur des hypothèses de 2009, à savoir 9,8 millions de passagers, 133 000 mouvements d'avions et 29 000 d'hélicoptères, sur les procédures de l'époque et des types d'avion utilisés.

Rappel du cadre réglementaire des PGS :

- Le processus d'élaboration ou de révision des PGS est fixé par le décret du 28 décembre 2015,
- Révision du PGS :
 - Un PGS est construit sur 3 zones de bruit délimitées par des courbes correspondant à des valeurs de l'indice de bruit Lden,
 - En appui sur les prévisions de trafic, les procédures de circulation aérienne et les infrastructures en place à l'horizon du PGS,
 - Le Préfet décide de sa mise en révision. Il est le coordonnateur du projet de PGS.
- Procédure :
 - Le projet de PGS est soumis à l'avis des communes et de l'ACNUSA,
 - Avant approbation, il est soumis à l'avis de la CCAR (commission consultative d'aides aux riverains).

Réévaluation du PGS de Nice :

- La Commission Consultative Environnement peut demander au Préfet de diligenter une étude afin d'évaluer l'opportunité de réviser le PGS,
- L'étude est réalisée par un service technique de la DGAC à l'aide d'un outil de modélisation acoustique INM. En 2008, l'étude avait duré environ 1 an,
- Il est nécessaire de recueillir les éléments dimensionnant de l'étude (trafic prévisionnel, procédures CA et infrastructures aéroportuaires) auprès d'Aéroports de la Côte d'Azur et du SNA SE,
- Les résultats de l'étude seront présentés en Commission Consultative Environnement,

- En fonction, le Préfet décide de la mise en révision du PGS.

M. PEZZETTA indique qu'il peut être intéressant de proposer une étude de réévaluation du PGS de Nice. Cette question est soumise aux membres de la Commission.

M. THILLAUD précise que la « réévaluation » ne veut pas dire « révision » du PGS, il s'agit de faire un état des lieux.

En réponse à M. VIGNAL qui indique qu'il faut tenir compte de l'évolution du trafic, et donc lancer la réévaluation car il faut protéger les riverains, M. JANIN précise que l'objectif de la réévaluation est de faire un état des lieux, on ne peut garantir que le périmètre du PGS sera augmenté.

M. COLLIN demandant des précisions sur le processus de validation du PGS, Mme TAHERI précise que la réévaluation étant demandée par la Commission Consultative Environnement, les résultats de l'étude lui seront présentés.

Pour la révision du PGS, ce sont les communes qui rendent un avis ainsi que l'ACNUSA.

Mais nous ne sommes pas dans le cadre de la révision, mais de la réévaluation. Les services de l'Etat sont prêts à mener l'étude de réévaluation si la Commission Consultative Environnement le demande.

Les membres de la Commission Consultative Environnement donnent leur accord pour le lancement de l'étude de réévaluation du PGS.

Questions diverses

M. RICCIARDI s'inquiète du trafic en transit dans les couloirs aériens dans le secteur de Nice. Il a constaté en fin d'année un fort trafic, qui entraîne des traînées importantes dans le ciel.

M. AVON indique qu'effectivement il y a un fort trafic mais à une altitude élevée (entre 8 et 11 km), il n'y a donc pas de nuisances, et les traînées sont liées aux conditions météo et non au nombre d'avions qui passent.

M. MARATHEE souhaite savoir s'il y a une réglementation concernant les survols hélicoptères au-dessus de la rade de Villefranche sur Mer (vols bas et très bruyants).

M. PEZZETTA demande des éléments concrets pour pouvoir traiter cette demande, dates et heures des survols.

La séance est levée à 11h20.

28 JAN. 2019

Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale
SG-1189

Françoise TAHERI