



**PRÉFET
DES ALPES-
MARITIMES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

COMPTE RENDU DE RÉUNION

<u>LIEU DE LA RÉUNION</u> Aéroport Nice Côte d'Azur	<u>DATE</u> 17 janvier 2023	<u>RÉDACTION</u> secrétariat de la commission
--	--------------------------------	--

Objet : Commission consultative de l'environnement de l'aéroport Nice côte d'azur

Présidence : M. Philippe LOOS, secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes

Participants : cf. liste ci-jointe

L'ordre du jour a été adressé avec les convocations, le document relatif au point pour avis présenté en séance a été adressé aux membres de la Commission par mail.

Après relevé de la feuille de présence (cf PJ), le quorum étant atteint, la séance est ouverte à 14 h sous la présidence de M. LOOS, secrétaire général de la préfecture. En préambule de cette première Commission Consultative de l'Environnement de l'année, M. LOOS présente ses meilleurs vœux à tous les participants, remercie les services de l'Aéroport pour leur accueil, et salue la présence de Mme BLANC, nouvelle directrice interrégionale de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est qu'il invite à se présenter.

Mme BLANC fait part de son plaisir de revenir à Nice, où elle a déjà travaillé pendant une dizaine d'années, notamment en charge du SNA Sud-Est ; elle a donc une connaissance des sujets traités en Commission Consultative de l'Environnement.

I - Présentation d'un projet de nouvelle procédure d'atterrissage (RNP AR) en pistes 22 et des adaptations associées (plan de descente finale et approches à vue en pistes 22) – POUR AVIS

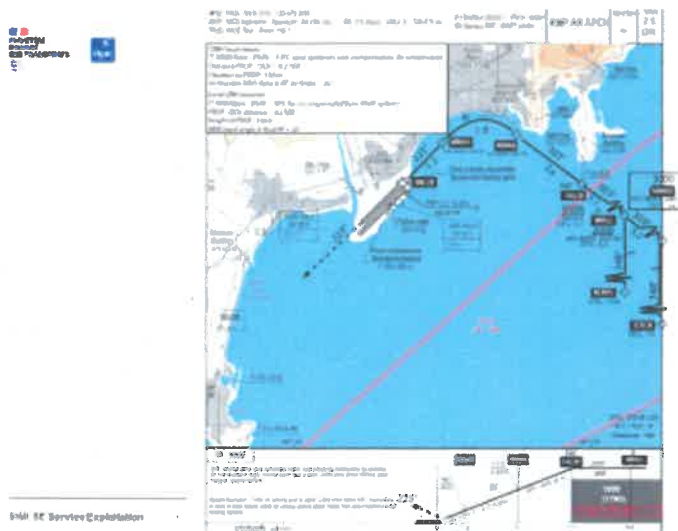
Mme BONNEVAL présente la procédure d'atterrissage que le SNA souhaite publier à la fois pour améliorer la qualité de service due aux usagers avec moins de déroutements d'avions qui ne peuvent se poser à Nice en cas de mauvais temps, et pour améliorer la sécurité de par la facilité de pilotage que la procédure apporte.

Cette procédure est un concept récent (une seule autre publiée en France métropolitaine à Ajaccio), de nombreuses compagnies ont fait part de leur intérêt (Air France, Easyjet, Emirates, etc).

- Objectif :

- Meilleure accessibilité au terrain par mauvais temps (minima RWY22 passent de 1260 ft à moins de 400ft)
- Meilleur respect des trajectoires au-dessus de la mer, dans le virage le long de la Promenade des Anglais
- Moins de variation de régime moteur : profil de descente continue (pas de palier travers Mont Boron)
- Moins de remise de gaz : pilotage assisté, guidage en 3 dimensions

Présentation de la trajectoire qui a été conçue en superposition de la trajectoire actuelle.



Les visuels de la trajectoire sont issus de l'étude d'impact environnemental effectuée par la Mission Environnement (DSNA). On voit en superposition, en bleu les chevelus de trafic réel sur une journée avec la trajectoire actuelle, et en vert les vols qui seraient effectués en RNP AR, avec un faisceau plus resserré et plus précis.



Les enveloppes de bruit sont également issues de l'étude d'impact environnemental effectuée par la Mission Environnement (DSNA), avec en bleu la trajectoire actuelle, et en vert la trajectoire de la nouvelle procédure RNP AR.

Le virage s'effectuant à l'intérieur de la procédure actuelle, on constate qu'à LAmx 65 on empiète un peu moins sur la ville de Nice avec donc un petit volume de population qui est moins impactée.

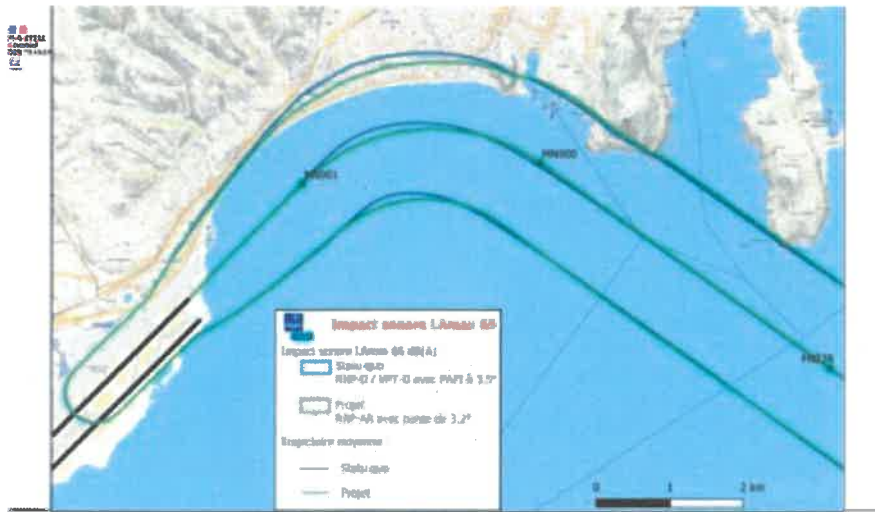


Figure 36 : Impact sonore statu quo et projet- LAmx 65

Il en va de même à LAmx 62.



Figure 37 : Impact sonore statu quo et projet- LAmx 62

Les calculs sur le comptage de la population montrent un gain d'environ 6000 personnes de moins impactées sur la ville de Nice pour chaque mesure. À noter une variation minimale (+3 et +8) sur Saint-Jean Cap-Ferrat.



Tableau 8 : Comptage de population impactée par l'indicateur L_{ANDEX} 65 -Statu quo / projet

Commune	Statu quo	Projet	Différence
Nice	15572	9744	-5828
Saint-Jean-Cap-Ferrat	2	5	3
TOTAL	15574	9749	-5825

Tableau 9 : Comptage de population impactée par l'indicateur L_{ANDEX} 62 -Statu quo / projet

Commune	Statu quo	Projet	Différence
Nice	37050	30499	-6551
Saint-Jean-Cap-Ferrat	45	53	8
TOTAL	37095	30552	-6543

Concernant le gain en émissions de gaz à effet de serre, le transfert de 5% du flux RNP-D avec finale VPT vers les nouvelles procédures RNP-AR et la modification du calage du PAPI, conduit à une évaluation annuelle (référence 2019) du bilan consommation carburant et émissions gazeuses caractérisé par :

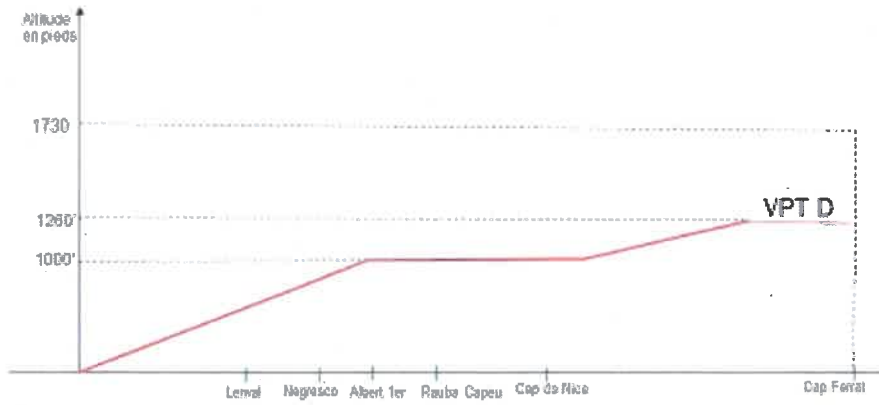
- une baisse de consommation de 22 tonnes de carburant, soit la consommation de 4 vols aller/retour d'un A320 entre Nice et Paris,
- une réduction des émissions de Co2 de 69 tonnes,
- une diminution annuelle de 160 kg NOx sous 3000ft

À noter que ces gains seront multipliés au fur et à mesure de l'augmentation du taux d'utilisation de la procédure dans les années à venir.

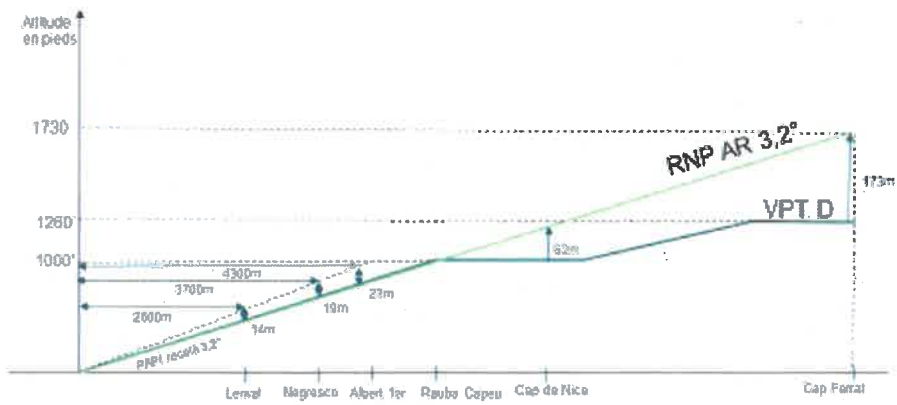
Choix de la pente et conséquence sur la procédure actuelle VPT D :

- mars 2022 : projet initial correspondant à la pente des PAPI* 22R/L (3,5°) (*lumières qui matérialisent un plan de descente) : les compagnies, constructeurs, experts navigabilité DGAC ont unanimement souhaité réduire la pente de la procédure étudiée (multiples critères dérogatoires) ;
- juin 2022 : décision de poursuivre sur un projet à 3,2° avec modification des PAPI pour faire correspondre les 2 pentes ;
- août 2022 : livraison de l'EICA (étude d'impact circulation aérienne) de niveau 2 par DSNA/ME qui prend en compte la création RNP AR et la modification de la pente VPT D.

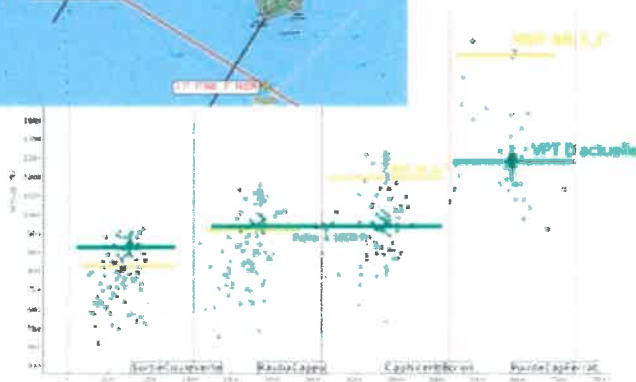
Comparaison avant/après



Comparaison avant/après



Disparité des altitudes de passage actuelles (points verts)



Les conclusions de l'étude d'impact de la circulation aérienne (EICA) sont les suivantes :

L'impact environnemental du projet d'utilisation à hauteur de 5 % des arrivées en pistes 22 des nouvelles procédures d'arrivées RNP-AR et de la modification du calage du PAPI à Nice Côte d'Azur a été analysé.

L'évolution montre une tendance à la baisse de l'impact environnemental. Toutefois, celle-ci reste mineure en raison du faible nombre de vols concernés (5 % du trafic) par les nouvelles procédures RNP-AR.

Concernant l'impact environnemental de la modification du calage PAPI, l'introduction des nouvelles procédures RNP-AR s'accompagne d'un abaissement de la pente de guidage du PAPI de 3,5° à 3,2° (pour les approches sur la RNP-D avec finale VPT).

L'analyse présentée montre le très faible impact sonore (et visuel) de cette modification sur les procédures finales VPT.

M. LOOS remercie les services du SNA pour cette présentation très claire, et demande s'il y a des questions.

M. TREILLE demande si le pourcentage d'utilisation entre la 22 et la 04 est stable ou si la tendance est à une augmentation en faveur de la procédure 22 ?

Mme BONNEVAL précise que s'il y a une augmentation du taux d'utilisation de la 22, c'est qu'il y a eu des changements climatiques (orientation vent).

Elle indique que la procédure présentée est sécurisante pour les compagnies puisque c'est un pilotage automatique, Emirates a déjà indiqué que lorsque la procédure serait publiée, elle serait demandée systématiquement ; easyJet est également demandeur et partenaire du projet.

M. LOOS propose de passer au vote et d'émettre un avis favorable à ce projet de nouvelle procédure d'atterrissage (RNP AR) en pistes 22 et des adaptations associées (plan de descente finale et approches à vue en pistes 22).

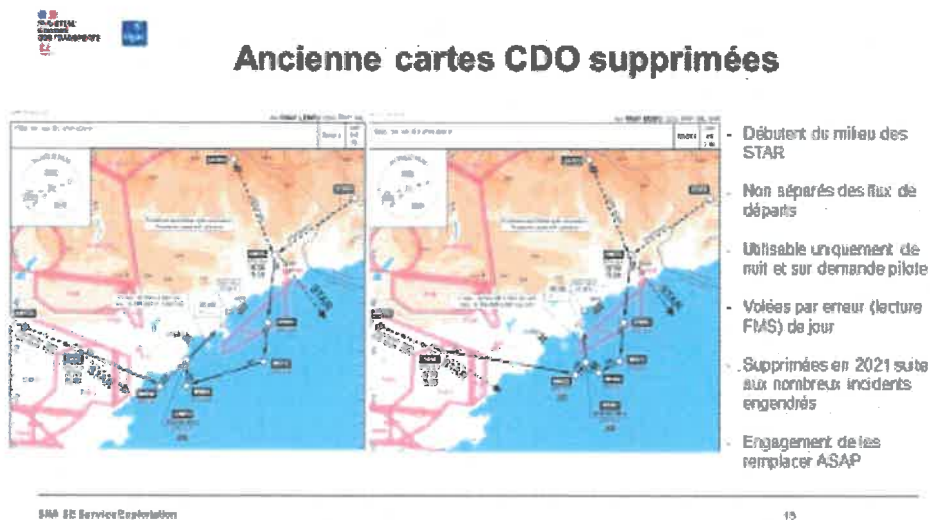
Pas d'avis défavorables, pas d'abstentions, le projet est donc adopté à l'unanimité.

II - Point d'avancement des actions du PPBE

a) Projet de procédures de descentes continues (CDO)

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec cible si pertinent)	Point d'avancement CCE septembre 2022
05	Modification de la procédure CDO	SNA/SE	2023	Optimiser la procédure de descente continue et augmenter son utilisation	- Publication de la nouvelle procédure - Suivi du taux d'utilisation (toutes CDO confondues)	Point d'information prévue en CCE début 2023 pour une phase d'expérimentation

Mme BONNEVAL présente ce projet qui se passe au-dessus de 3000ft, dont le but est d'améliorer le plan de descente des avions, et à visée purement environnementale. Dans un premier temps, le projet va être testé et expérimenté pendant un an.



Projet CDO

- Expérimentation de nouvelles approches initiales pour faciliter les descentes continues, en collaboration avec Air France et easyJet
- Concept d'approches initiales « ouvertes » pour empêcher les suivis intempestifs
- 4 cartes avec des points en amont des parties finales des 4 procédures
- Structure de points permettant de raccourcir les trajectoires au plus tôt

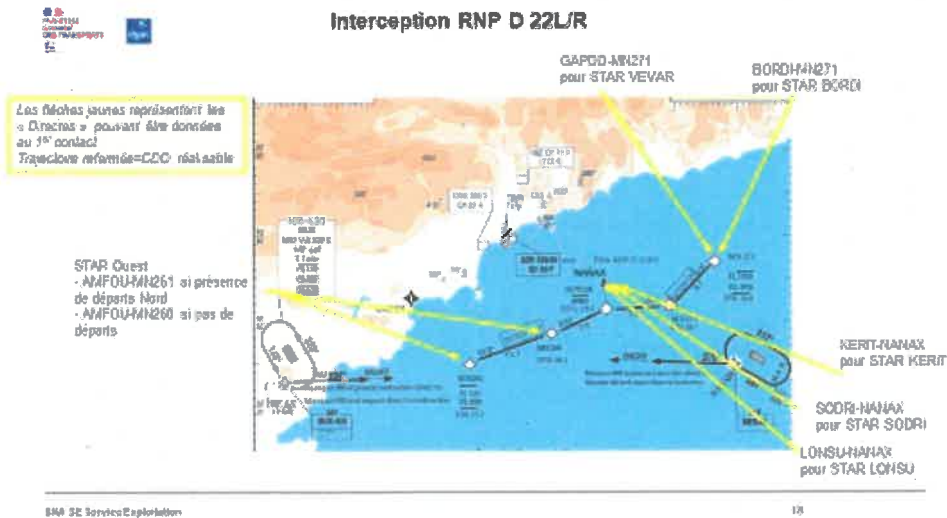
Objectifs

- Limiter le guidage radar dès que possible
- Meilleur partage d'intention contrôleur vers pilote (Situational awareness)
- Trajectoire refermée au plus tôt
 - Distance to Go connue du pilote
 - Optimisation du profil de descente
 - Réalisation de CDO (CDO depuis le FL195 possible)

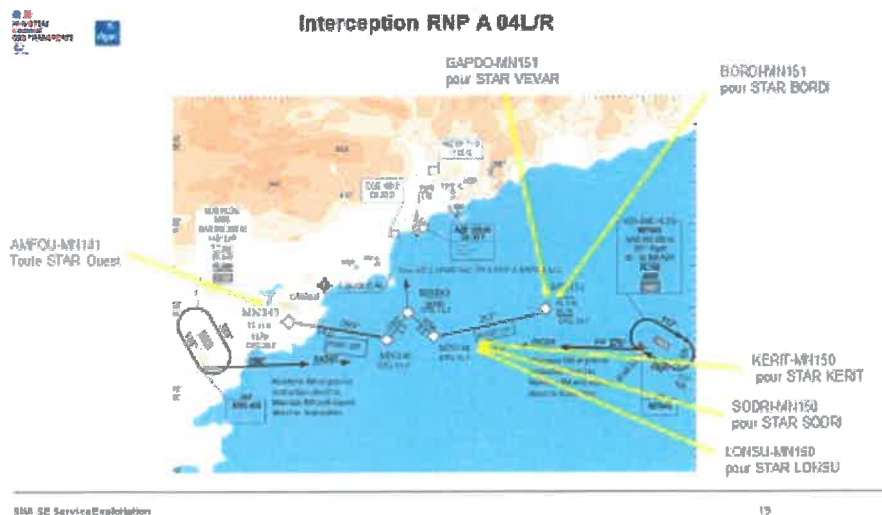
Le taux de CDO est très surveillé au niveau européen et pour le moment la France n'est pas très bien placée, donc ce dispositif peut permettre à Nice de s'améliorer et faire remonter sa note au niveau européen.

Le but est de permettre une baisse des émissions de gaz à effet de serre, un retour d'expérience est prévu à l'issue de l'expérimentation.

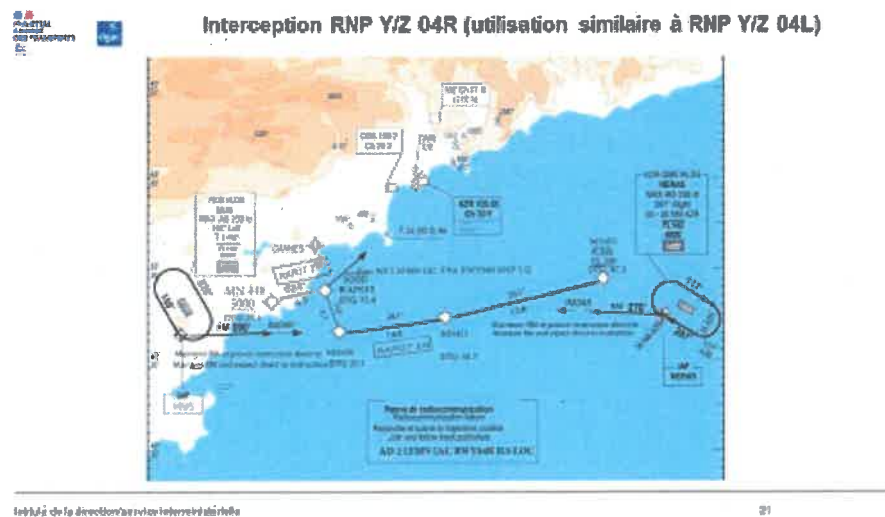
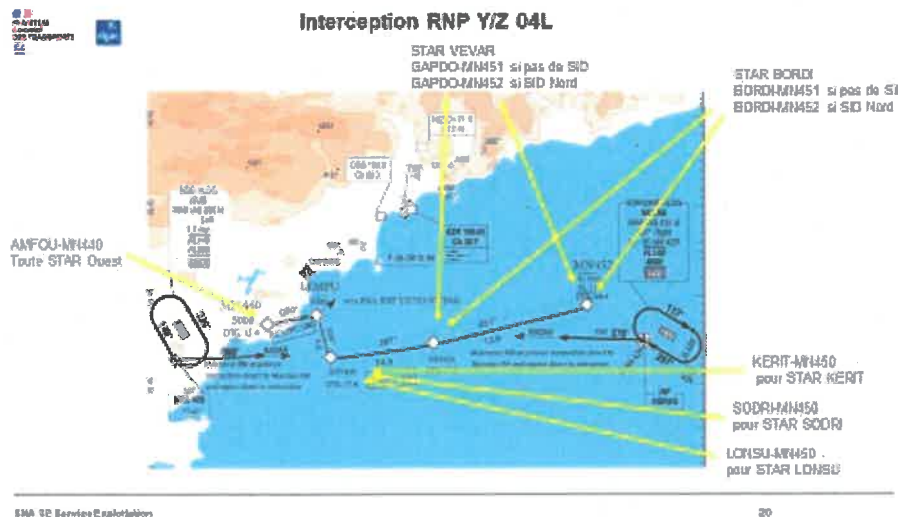
Les cartes qui seront publiées sont des morceaux de trajectoires en amont du point de début de procédure pour se poser en piste 22 ; ce sont des points en mer qui seront survolés en altitude relativement haute ce qui va permettre de maintenir les avions en profil légèrement plus haut.



La même chose pour la procédure 04 qui évite le survol du Cap d'Antibes. Les flèches jaunes représentent les directes que le contrôleur va donner vers la procédure publiée qui est en noir.



De même pour les deux procédures dans l'axe, avec toutes les directes que l'on pourra donner vers chacun des points en fonction également du trafic au départ à gérer en simultané si besoin.



Cette présentation est faite ce jour pour information car il s'agit d'un projet en cours de tests. À l'issue de l'expérimentation, si le souhait était de pérenniser cette procédure, l'avis de la Commission serait demandé avant publication.

M. LOOS remercie le SNA pour la qualité de cette présentation.

M. TREILLE demande si ce nouveau dispositif va générer plus de travail au niveau du contrôle aérien ?

En réponse, Mme BONNEVAL précise que pour le moment ce dispositif est voué à être utilisé quand il y a peu de trafic, car il faudrait développer des outils supplémentaires pour une utilisation en cas de fort trafic.

M. TREILLE évoque un article paru récemment dans la presse où d'anciens pilotes préconisent de sortir le train d'atterrissage beaucoup plus près des pistes de l'aéroport dans le but de réduire le bruit et la consommation de carburant.

Mme BONNEVAL indique que cette recommandation existe déjà dans l'AIP de Nice, il est demandé une sortie du train après le Fort Carré, au-dessus de la mer ; cependant le contrôle est difficile, d'autant que la sortie anticipée du train peut être un moyen de réduction d'énergie pour l'appareil, donc on est toujours dans l'équilibre à chercher entre la sécurité et la réduction du bruit.

b) Avancement nouvel arrêté de restriction APU

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec Point d'avancement CCE cible si pertinent) septembre 2022
R2	Renforcer la réglementation relative à l'utilisation des APU	DSAC/SE, SACA	2022	Réduire le temps d'utilisation des APU	Mise en œuvre du nouveau cadre réglementaire avis favorable de la CCE 2022

M. FIORIO indique que suite à l'avis favorable émis par la Commission Consultative Environnement du 22 septembre 2022 concernant ce nouvel arrêté, la consultation publique a eu lieu du 7 au 28 novembre, et la synthèse est en cours.

Les prochaines étapes sont :

- publication de la synthèse de la consultation publique ;
- examen du projet par ACNUSA (prévu début février) ;
- signature de l'arrêté ministériel (en fonction des avis/observations).

M. TREILLE demande si l'extension du T2.3 amènera des changements dans l'application de l'arrêté, du fait de l'utilisation de nouvelles passerelles ?

M. FIORIO répond que les dispositions applicables seront les mêmes que sur les postes en passerelle actuels sachant qu'à Nice toutes les passerelles sont équipées avec du 400Hz, mais cela ne permet pas de considérer que le poste est totalement équipé car la climatisation par exemple, nécessite l'utilisation des APU.

M. GOLDNADEL précise que l'extension du T2.3 amènera une amélioration, car les six postes qui ne sont pas au contact et donc pas du tout équipés aujourd'hui, deviendront des postes au contact équipés en 400 Hz avec le T2.3.

c) Révisions des cartes stratégiques de bruit

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec Point d'avancement cible si pertinent)CCE septembre 2022
P1	Etude d'opportunité de révision du Plan de Gêne Sonore (PGS)	DSAC/SE	2023	Favoriser l'accès à l'aide à l'insonorisation pour les riverains les plus exposés aux nuisances sonores dues au trafic aérien	Nombre de logements supplémentaires à insonoriser à lancer en 2023 avec estimation trafic 2024
P2	Etude d'opportunité de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)	DSAC/SE	2023	Maîtrise de l'urbanisation autour de l'aéroport	Réalisation d'une carte stratégique avec estimation trafic 2040 ! de bruit long terme à lancer en 2023

M. FIORIO indique que les travaux sont en cours, pour présentation lors de la prochaine Commission Consultative Environnement sur les deux actions :

1. Pertinence maintien hypothèses 2019 pour CSB SR et cohérence avec prévision trafic 2024 pour révision Plan de Gêne Sonore (PGS) : si les résultats sont positifs, on pourra envisager une révision du PGS qui sera présentée pour avis en Comité Permanent de la Commission Consultative Environnement (format CCAR).
2. Élaboration CSB LT (2040) pour examiner pertinence révision PEB.

M. VIGNAL indique que 2040 paraît loin, car la question de l'extension du PGS revient dans les débats à chaque Assemblée Générale de son Comité de Quartier.

M. FIORIO précise que la modélisation du trafic en 2040, concerne la révision du PEB uniquement.

Pour le PGS, la révision éventuelle est prévue pour fin 2023 si les prévisions de trafic donnent une tendance positive pour une extension du plan.

d) Étude de l'impact des temps de roulage sur les émissions

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur (avec Point d'avancement cible si pertinent)CCE septembre 2022
O6	Mise en place du CDM	SACA	2022	Mieux gérer les départs avions pour réduire le bruit au sol	Suivi du temps de roulage au départ Résultats de l'indicateur présenté en CCE 2023 pour avoir une année complète 2022 à comparer avec année

M. JANIN présente cette action que l'on retrouve dans le PPBE de l'aéroport, ainsi que dans le Plan de Protection de l'Atmosphère du Département (PPA 06).

Action : mise en place du CDM (Collaborative Decision Making) : outil permettant de mieux gérer les départs

Indicateur : suivi des temps de roulage

Objectif : réduire les émissions atmosphériques et le bruit au sol

Temps de roulage (min)	sans CDM	avec CDM
Arrivée	4	4
Départ	11	10

Sur l'année 2022, on constate une diminution de 9 % du temps de roulage d'un avion au départ grâce au CDM. Cette diminution d'une minute de roulage d'un avion au départ grâce au CDM correspond à :

- une réduction estimée de 5 000 tonnes de CO2 par an ;
- soit 15 % des émissions du roulage et 5 % des émissions du cycle LTO ;
- c'est 5 fois le poids global des émissions directes des scopes 1 et 2 du gestionnaire de l'aéroport (ACA).

M. FABRE souhaite savoir s'il est possible d'aller plus loin dans le gain de temps de roulage ?

M. JANIN indique que le gain d'une minute est déjà beaucoup et qu'on peut difficilement faire mieux, car il y a un temps de roulage incompressible avant le décollage, 10 mn de temps de roulage est déjà très court.

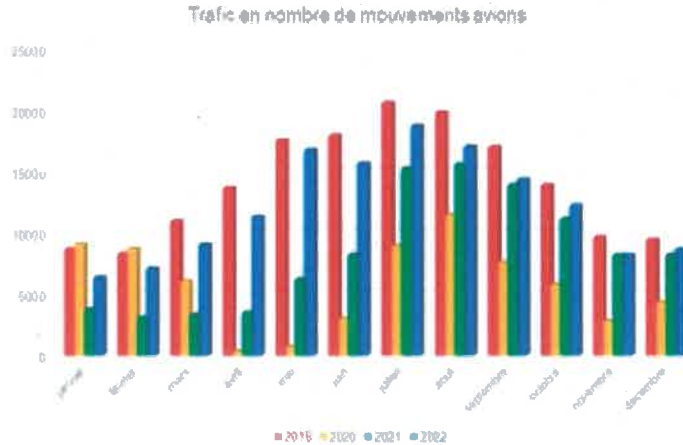
En réponse à M. TREILLE qui demande où en est l'application de la recommandation du roulage au sol avec un moteur, M. JANIN indique qu'il s'agit d'une recommandation faite aux pilotes et que beaucoup de compagnies l'appliquent mais le contrôle est difficile, et le pilote reste seul maître à bord.

D'autre part pour répondre à M. GONELLA au sujet de la puissance des APU, M. JANIN précise que l'alimentation fournie par le 400Hz ne suffit pas pour alimenter la climatisation par exemple.

III - Bilan 2022 des procédures et information sur les fermetures de pistes

M. JANIN présente le bilan de l'année 2022. On constate une augmentation du trafic sur 2022 par rapport aux années particulières 2020 et 2021, mais on reste en dessous du trafic de 2019 aussi bien en nombre de mouvements d'avions qu'en nombre de passagers.

Statistiques de trafic

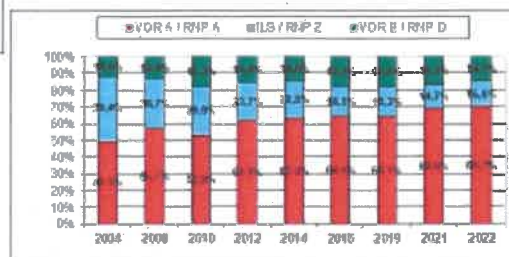
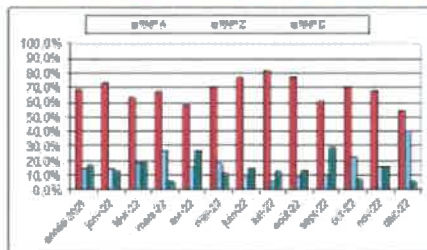


La répartition annuelle des procédures montre que la RNP A est la procédure la plus utilisée, même si l'on note plus de survols d'Antibes sur les mois de mars, octobre et surtout décembre dus aux conditions météo.

De même on constate plus de 25 % d'utilisation de la RNP D en avril et septembre, due au vent d'Ouest.

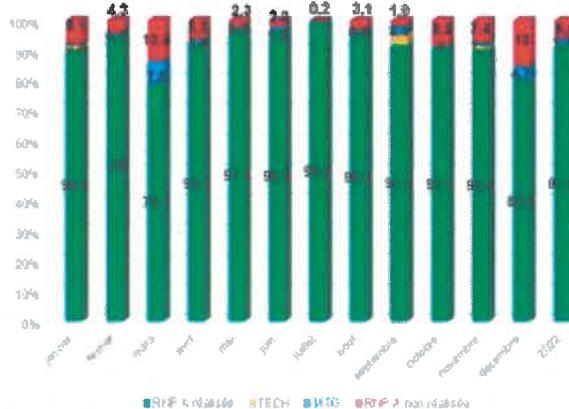
Sur l'année 2022, le taux d'utilisation de la RNPA est de 70 %.

Statistiques des procédures d'atterrissage



Concernant le suivi du taux de RNPA réalisée / possible, le taux d'utilisation est bien au-dessus de l'objectif fixé dans le PPBE (80 %).

Suivi du taux de RNPA réalisée / possible (%)



Pour répondre à M. TREILLE au sujet de la fin d'utilisation de la balise de Cagnes-sur-Mer, M. JANIN indique qu'il n'y a pas eu de plaintes ; la bonne communication faite sur ce sujet semble avoir porté ses fruits.

M. JANIN termine par une information sur le point fermeture des pistes, à savoir :

La piste Sud étant fermée, mono-piste Nord du 3 janvier au 3 mars 2023.
 Les décollages en piste Nord sont donc plus proches des habitations sur Nice Ouest en 04 et sur St Laurent – Cagnes/mer en 22.

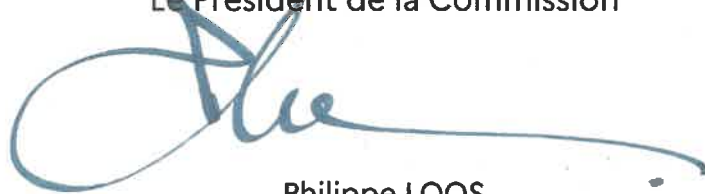
M.GONELLA revient sur les projections de trafic qui ont été présentées, il demande si l'on tient compte de l'évolution des comportements des passagers liés à la pression politique ou écologique dans les statistiques ? Ce à quoi M. LOOS répond que les hypothèses qui ont été faites en 2018 ou 2019 ne pouvaient pas intégrer l'effet de la pandémie COVID par exemple, donc on s'efforce de donner les projections les plus probables.

M. FIORIO précise qu'il n'y a pas que les statistiques de trafic à prendre en compte, l'optimisation des procédures est aussi un levier très important à prendre en compte pour améliorer la situation et compenser une éventuelle augmentation du trafic.

En réponse à M. JOVER qui demande si des études sur la montée des eaux sont prévues à l'aéroport, M. GOLDNADEL répond que les risques liés au changement climatique sont bien entendu pris en compte. Des études, sur la montée des eaux mais également sur l'impact de la chaleur sur les infrastructures, sont menées, et des plans d'actions seront mis en place pour se protéger.

Pour clôturer la réunion, M. LOOS remercie l'ensemble des membres pour leur participation et pour la qualité des échanges.

Le Président de la Commission

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'P. Loos', with a long horizontal flourish extending to the right.

Philippe LOOS