



COMPTE RENDU DE RÉUNION

<u>LIEU DE LA RÉUNION</u> Aéroport Nice Côte d'Azur	<u>DATE</u> 19 décembre 2024	<u>RÉDACTION</u> secrétariat de la commission
--	---------------------------------	--

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

Présidence : M. Patrick AMOUSSOU-ADÉBLÉ Secrétaire général de la Préfecture des Alpes-Maritimes

Participants : cf. liste ci-jointe

L'ordre du jour a été adressé avec les convocations aux membres de la Commission par mail le 21 novembre 2024, ainsi que les documents relatifs au point pour avis présenté en séance.

Après relevé de la feuille de présence (*cf PJ*) le quorum étant atteint, la séance est ouverte à 10h15 sous la présidence de M. Patrick AMOUSSOU-ADÉBLÉ, Secrétaire Général de la Préfecture.

En préambule M. AMOUSSOU-ADÉBLÉ indique qu'il a pris ses fonctions dans les Alpes-Maritimes le 25 novembre dernier, il participe donc pour la première fois à la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport de Nice, comme de nombreux membres de la Commission qui a récemment été renouvelée. Il souhaite la bienvenue aux nouveaux membres, et rappelle que les débats ne sont pas publics et que les suppléants n'ont pas droit de vote lorsque les titulaires sont présents.

Il informe les participants que la réunion est enregistrée afin de faciliter la rédaction du compte-rendu.

Il propose de faire un tour de table afin que chaque participant puisse se présenter.

Approbation du compte-rendu de la dernière réunion

M.AMOUSSOU-ADÉBLÉ propose au vote l'approbation du compte-rendu de la Commission Consultative Environnement du 17 octobre 2023.

- pas d'oppositions

- 4 abstentions de membres n'ayant pas participé à la précédente réunion (M. OLIVARI – M. AGNEL – M. JUVIN – Mme MASSEGLIA)

Le compte-rendu de la réunion du 17 octobre 2023 est approuvé à la majorité des membres présents.

Composition de la nouvelle CCE et approbation du règlement intérieur

M. JANIN (ACA) indique que le projet de règlement intérieur rédigé par les services de la Préfecture, de la DGAC et d'Aéroports de la Côte d'Azur a été adressé avec les convocations, il demande s'il y a des remarques sur ce projet.

M. JUVIN (CLUSA) demande des explications sur la définition de « majorité relative », ainsi que sur le point concernant la réunion de la commission pour répondre à une urgence sans condition de quorum.

M. JANIN précise que la majorité relative correspond à plus de la moitié des participants.

Concernant la réunion en l'absence de quorum, Mme VANDROT (ACA) explique que cette possibilité est prévue à titre exceptionnel dans le cas où la CCE aurait un avis formel à rendre pouvant impacter des délais à tenir pour instruire les dossiers, et limiter la perte de temps.

M. AMOUSSOU-ADÉBLÉ propose de supprimer le terme « relative » après « majorité » à l'article 6, pour éviter toute ambiguïté.

Il propose de mettre au vote le règlement intérieur modifié à l'article 6 comme suit : « La commission consultative de l'environnement délibère à la majorité des membres présents ».

Pas d'oppositions, pas d'abstentions, le règlement intérieur est adopté à l'unanimité des membres présents.

- Après séance, il est apporté la précision suivante : l'article R. 571-75 du code de l'environnement stipule que "*La commission consultative de l'environnement délibère à la majorité relative des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante*".

Sur la composition de la nouvelle CCE, M. AMOUSSOU-ADÉBLÉ indique que suite à des problèmes réguliers de quorum, une simplification du nombre de membres a été décidée pour favoriser le fonctionnement de la Commission.

M. JOVER (CASA) constate que pour les 3 collèges, le nombre de membres est passé de 11 à 9. S'il peut comprendre les problèmes de quorum, il rappelle que pour la démocratie il est important que toutes les localités soient représentées, or à ce jour la commune de Villeneuve-Loubet n'est pas représentée au niveau des associations, ce qui est regrettable sachant que la commune est survolée lors des décollages.

Il regrette que la candidature de l'association ADEV dont il est Président n'ait pas été retenue pour siéger à la Commission, de plus il regrette que les membres de la CCE n'aient pas été informés en amont de la diminution du nombre de membres.

M. AMOUSSOU-ADÉBLÉ vérifiera ce qu'il en est concernant les actions passées, mais confirme que la candidature de l'association évoquée est arrivée en Préfecture après publication de l'arrêté. Il convient que l'on peut éventuellement reparler de la représentation de Villeneuve-Loubet.

Désignation des membres du Comité Permanent soumise à la validation de la CCE

M. JANIN rappelle que le Comité Permanent est un sous-ensemble de la CCE qui peut être réuni afin de préparer une CCE avec un ordre du jour sur des sujets particuliers. D'autre part, la composition du Comité Permanent est identique à celle de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains qui valide les dossiers de demande d'aide à l'insonorisation.

Il est proposé de conserver les mêmes entités que dans l'ancien arrêté, soit pour le collège « Professions Aéronautiques » :

- a) Représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome
 - SNCTA (Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien)
 - Syndicat CFDT
- b) Représentants des usagers de l'aérodrome
 - SNPL (Syndicat National des Pilotes de Ligne)
 - Compagnie Air France
 - A.O.C (Airline Operators Committee)
- c) Représentants de l'exploitant de l'aérodrome
 - Aéroports de la Côte d'Azur

Aucune remarque n'étant faite sur cette proposition, M.AMOUSSOU-ADÉBLÉ indique qu'elle est validée.

Pour le collège « Associations », l'association Région Verte n'étant plus représentée en CCE elle doit être remplacée, ainsi que le CAPSSA pour lequel le remplacement proposé est le CLUSA.

M. JUVIN donne son accord sur cette proposition, et Mme MASSEGLIA (FARE-SUD) propose la candidature de son association en remplacement de Région Verte.

M.AMOUSSOU-ADÉBLÉ soumet au vote le maintien des entités du collège « Professions Aéronautiques » telles que présentées, ainsi que le collège Associations mis à jour comme suit :

- Association FARE SUD
- Association pour la Sauvegarde des sites du Mont Boron, Mont-Alban, Cap de Nice, Col de Villefranche
- Comité de Lutte contre le Survol d'Antibes
- Comité de Quartier Arénas à Ferber
- Comité de Quartier Carras-Les Bosquets-St Hélène
- Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur

Pas d'oppositions, pas d'abstentions, la composition du Comité Permanent est adoptée à l'unanimité des membres présents.

M. JOVER remarque qu'il n'y a pas eu de vote pour le collège des Collectivités Locales ; Mme PESIN (Préfecture) précise qu'il n'y a pas de changement pour ce collège puisque le mandat des représentants de collectivités s'achève avec le mandat des assemblées auxquelles ils appartiennent.

Bilan du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2020-2024

M.FIORIO (DGAC) rappelle que l'aéroport de Nice comme toutes les grandes infrastructures de transport et les agglomérations dispose d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), conformément à la directive européenne de 2002.

Le plan actuellement en vigueur, approuvé par arrêté préfectoral en 2022 couvre la période 2020 à 2024 comporte 15 actions sur les différents piliers de l'approche équilibrée :

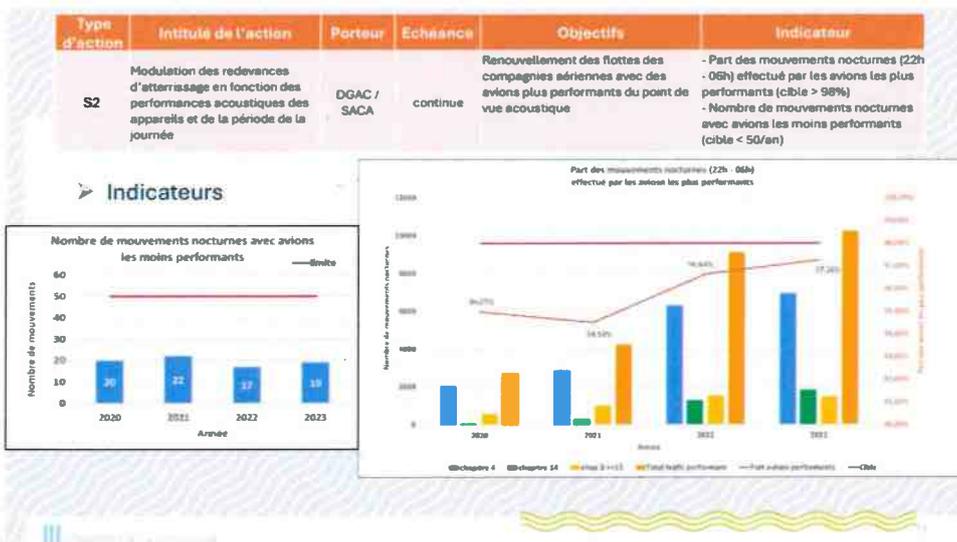
Référence action	Intitulé de l'action	Niveau de réalisation
S1	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale	
S2	Modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée	
S3	Poursuivre la limitation d'utilisation des APU	
P1	Etude d'opportunité de révision du Plan de Gène Sonore (PGS)	
P2	Etude d'opportunité de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)	
O1	Optimisation des procédures de départ (SID)	
O2	Suivi du taux de RNP A possible / réalisé	
O3	Publication de procédures RNP AR	
O4	Publication de procédures « RNAV Visual »	
O5	Modification de la procédure CDO	
O6	Mise en place du CDM	
R1	Continuer la surveillance de la bonne exécution des procédures d'arrivée et de départ	
R2	Renforcer la réglementation relative à l'utilisation des APU	
C1	Sensibiliser les professionnels aux problématiques environnementales	
C2	Informer sur le niveau de bruit	

Légende : 11 actions réalisées, 3 partiellement, 1 non réalisée

Ce jour est proposé le bilan de réalisation des actions, avant d'enchaîner sur les travaux de révision du PPBE de l'aéroport pour la nouvelle échéance qui est fixée au niveau européen. Ce travail sera fait l'année prochaine de manière conjointe avec les différents acteurs DSAC Sud-Est, Aéroports de la Côte d'Azur, et les compagnies aériennes pour certaines actions.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
S1	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale	DGAC	continue	Renforcer les normes acoustiques des moteurs des aéronefs	

Action continue au niveau international
 Le CAEP a pris la décision en février 2022, lors de la réunion de clôture de son 12ème cycle, de produire un nouveau standard sur le bruit d'ici début 2025. Il s'agit de renforcer les exigences et de définir un successeur au Chapitre 14. Ce travail est néanmoins inédit dans la mesure où ce prochain standard sera élaboré conjointement avec le prochain standard CO2, afin de tenir compte des interdépendances entre les deux sujets



M. JUVIN indique que beaucoup de bruit persiste la nuit, et les chiffres semblent déconnectés de la réalité vécue par les riverains. Il reste beaucoup d'avions non performants dans le créneau de l'arrêté de 2010, entre 23h30 et 6h15. Il serait peut-être utile de modifier cet arrêté. D'autre part, il souhaiterait avoir des explications sur les nouveaux standards de bruit évoqués dans l'action S1.

M. FIORIO répond qu'il n'a pas de précisions sur le niveau de bruit qui va être défini en 2025, car ce sujet est en discussion au niveau international, un retour d'information sera fait lors d'une prochaine CCE. Concernant l'impact des restrictions de l'arrêté du 02/03/2010, il rappelle que sans arrêté les résultats seraient moins bons. Même si les chiffres présentés sont des éléments techniques en terme acoustique (bruit certifié) qui ne sont pas tout à fait corrélés au niveau de bruit perçu, il n'en demeure pas moins que la tendance est la même, et va dans le sens de l'amélioration de la performance.

En réponse à M. AGNEL (SNPL) qui souhaite connaître la fréquence des 20 avions bruyants recensés dans le créneau de vols nocturnes, M. FIORIO précise qu'il s'agit de 20 mouvements annuels entre 22h et 23h, car s'ils ont lieu après 23h, conformément à l'arrêté de restriction d'exploitation ils font l'objet d'un manquement et d'une sanction.

Suite à l'intervention de M. JUVIN indiquant le nombre de 1700 vols environ cette année entre 23h30 et 06h15, M. GOLDNADEL (ACA) indique qu'on ne peut pas mettre en doute les données présentées. Les chiffres sont exacts, il y a bien une augmentation de vols avec un meilleur bilan acoustique, et il n'y a pas de détérioration de la situation la nuit.

M. JUVIN n'est pas d'accord, car le suivi du Lmax indique toujours le même niveau de bruit.

M. JANIN confirme que les indicateurs mensuels sont transmis à CLUSA en toute transparence, avec les données de nombre de mouvements et les relevés de bruit sur la station de mesure d'Antibes.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echance	Objectifs	Indicateur
S3	Poursuivre la limitation d'utilisation des APU	SACA	continue	Diminuer l'utilisation de l'APU	Nombre de postes équipés en 400Hz/50Hz

Travaux jusqu'en 2026 : 69 postes au large équipés en électricité
38 postes équipés des prises 50Hz / 125A, permettant de couvrir les différentes positions de stationnement, seront mis en service pour 06/2025
Les autres postes seront mis en service fin 2025, début 2026



M.AGNEL précise que les APU sont également utilisés pour la climatisation et pas seulement pour l'électricité, et également lors de la mise en route et de la coupure des moteurs ; il demande à quelle date est prévu l'équipement en conditionnement d'air comme cela se fait sur d'autres aéroports.

M. JANIN rappelle que le but est de réduire et limiter l'utilisation des APU, Mme VANDROT (ACA) complète en indiquant que la fourniture de climatisation en poste est en étude et prévue d'ici 2030, car de nombreux postes au contact sont à équiper.

M.MOREL (easyJet) indique que sa compagnie a une discipline assez stricte envers les pilotes pour une utilisation minimale des APU, non seulement pour des économies de carburant, mais également pour le bruit et les émissions de CO2 ; cependant l'été il est impossible d'embarquer sans conditionnement d'air. Actuellement la communauté européenne aide financièrement les aéroports pour équiper les postes en climatisation.

M. GOLDNADEL confirme la démarche commune d'Aéroports de la Côte d'Azur et des compagnies et assistants pour une mutualisation des équipements sur des postes de stationnement par des pré-conditionnements d'air en alimentation électrique, avec des aides européennes.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
S3	Poursuivre la limitation d'utilisation des APU	SACA	continue	Diminuer l'utilisation de l'APU	Durée résiduelle d'utilisation de l'APU

- En passerelle, 25 minutes d'utilisation de l'APU (2024=2019)

- Déploiement d'un système de monitoring des APU 2024/2028
 APU CAM : Utilisation de l'imagerie multispectrale (visible + infrarouge) permettant une mesure automatisée et systématique du temps d'utilisation des APU et des émissions associées

M. JANIN indique que les 25 minutes en moyenne d'utilisation de l'APU montrent bien que l'on est déjà en dessous du temps autorisé dans l'arrêté. En parallèle l'expérimentation du système de monitoring des APU sur 2 postes avions ayant été concluante, le déploiement sera poursuivi jusqu'en 2028, avec pour 2025 2 caméras supplémentaires afin de monitorer une partie des passerelles du Terminal 1 et du Terminal 2. Le but étant de répondre à l'arrêté en ayant des données chiffrées sur le temps d'utilisation des APU, et également de renseigner le Scope 3 Airport Carbon Accreditation.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
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



Révision du PGS réalisée en 2024 (arrêté préfectoral du 14/05/24) :

Estimation d'environ 1700 logements supplémentaires sous réserve d'éligibilité

M. FIORIO rappelle que la révision du Plan de Gêne Sonore (PGS) en 2024 a permis d'augmenter de 1700 le nombre de logements pouvant prétendre à l'aide à l'insonorisation, sous réserve d'éligibilité, ce qui est une avancée notable pour les riverains de l'aéroport.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
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 de bruit long terme (CSB 2040)

→ Comparaison résultat CSB LT avec les courbes du PEB en vigueur

Courbes à indice Lden 56 (limite zone C PEB en vigueur) très proche impactant uniquement la ville de Nice dans une zone déjà fortement urbanisée



La potentielle extension du PEB aurait un intérêt limité car pas d'impact sur Saint Laurent du Var et Antibes. Compte tenu de la procédure longue et compliquée de révision du PEB, il ne paraît pas opportun à ce jour de se lancer dans la démarche, sauf avis contraire de la CCE.

M. JOVER demande des détails sur les survols de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, car dans le quartier du Fort Carré à Antibes par exemple le bruit est bien présent. Il souhaite savoir si les mêmes courbes peuvent être présentées pour Antibes.

M. FIORIO rappelle que la ville d'Antibes qui est en zone D du PEB donc en-dessous du Lden55, tout comme le quartier Marina Baie des Anges qui est en-dessous de Lden50 ne sont pas impactés par le PEB actuel et ne le seraient pas non plus en cas de révision. Ceci ne veut pas dire qu'il n'y a pas de bruit, ce sont les règles de construction des cartes de bruit qui font que certaines zones ne se retrouvent pas dans les cartes de bruit de l'aéroport, car la méthode est harmonisée pour l'ensemble des modes de transport utilisés.

Mme BLANC (DGAC) précise que les cartes stratégiques de bruit sont des bases qui peuvent servir à plusieurs choses, mais on parle ici de l'impact par rapport au PEB qui est un document d'urbanisme qui concerne les nouvelles constructions.

M.AMOUSSOU-ADÉBLÉ demande à la CCE de constater qu'il n'y a pas d'impératif à revoir immédiatement le PEB.

Pas d'oppositions, pas d'abstentions, la proposition est validée à l'unanimité des membres présents.

M. JANIN présente l'action suivante « optimisation des procédures de départ » et fait un rappel sur l'historique.

Suite au changement de procédure de décollage 04 vers le Nord il y a quelques années, il y a eu une recherche d'explications pour une augmentation de la gêne perçue notamment au niveau de Villeneuve Loubet. Lors des différents Groupes de Travail et CCE, les études menées par les services de la DGAC et de l'Aéroport ont été présentées et aucun élément factuel n'a été relevé pour expliquer cette gêne. Suite à la dernière CCE du 17/10/2023 et au GT Bruit du 25/03/2024, le SNA a proposé l'expérimentation d'une nouvelle méthode de travail pour le contrôle, qui consiste à laisser les avions suivre la procédure jusqu'à 4000 pieds, sauf raisons de sécurité, avant de leur donner un cap ou une directe vers un point de navigation. L'expérimentation de cette procédure est en cours depuis le mois d'octobre et les résultats sont présentés ce jour, avec les indicateurs habituels de passage à la côte ainsi que les données des mesures de bruit qui ont été réalisées à Villeneuve-Loubet.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O1	Optimisation des procédures de départ (SID)	SNA/SE	2021	Limiter le bruit des avions au départ pour les populations riveraines	Surveillance de l'altitude de passage à la côte

Suite à la CCE du 17/10/23 et au GT BRUIT du 25/03/24 :

Expérimentation d'une nouvelle méthode de travail pour le contrôle :
Laisser les avions suivre la procédure jusqu'à 4000ft avant de leur donner un cap ou une directe vers un point de navigation (sauf raisons de sécurité)



Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O1	Optimisation des procédures de départ (SID)	SNA/SE	2021	Limiter le bruit des avions au départ pour les populations riveraines	Surveillance de l'altitude de passage à la côte (Antibes-Aéroport)
altitude de passage à la côte 2024				nbre	%
< 6000 ft				10	0,04
6000-7000ft				262	0,9
7000-10000 ft				9147	33,0
> 10000 ft				18336	56,1
				27755	100
Octobre et Novembre 2024 : 78% > 10000 ft					
altitude de passage à la côte 2023				nbre	%
< 6000 ft				20	0,07
6000-7000ft				647	2,4
7000-10000 ft				11155	41,2
> 10000 ft				15251	56,3
				27073	100
altitude de passage à la côte 2019				nbre	%
< 6000 ft				244	1,0
6000-10000 ft				10937	43,9
> 10000 ft				13707	55,1
				24888	100

Les altitudes de passage à la côte montrent que les vols en-dessous de 6000ft au nombre de 244 en 2019, sont passés à 20 en 2023 et 10 en 2024. Les vols au décollage au-dessus de 10000 ft au nombre de 13707 en 2019, sont passés à 18336 en 2024 ; ce qui confirme que les avions passent bien de plus en plus haut.

Sur l'année 2024, 66 % des vols sont au-dessus de 10000 ft ce qui est largement au-delà de la réglementation qui impose un passage à la côte à 7000 ft, et avec même pour les mois d'octobre et novembre 2024, 80 % des vols qui passent la côte au-dessus de 10000 ft.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O1	Optimisation des procédures de départ (SID)	SNA/SE	2021	Limiter le bruit des avions au départ pour les populations riveraines	Surveillance de l'altitude de passage à la côte

« Raccourcis » tôt le matin et tard le soir (Avril-Octobre / 22h-08h) :

	2023	2024	par jour 2024
< 6000 ft	20	10	0,05
6000-7000 ft	128	59	0,3
7000-8000 ft	510	382	1,8
8000-9000 ft	719	552	2,6
	1377	1003	4,7

Zones plus impactées en 2024 : majoritairement St Laurent du Var (Cagnes-sur-Mer et Groules)

Horaires plus chargés en 2024 : majoritairement 06h-08h (22h-23h)

L'indicateur de passage des avions tôt le matin et tard le soir, montre également une amélioration sur 2024 par rapport à 2023. Les chiffres présentés concernent la période d'avril à octobre et la plage horaire 22h - 08h.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O1	Optimisation des procédures de départ (SID)	SNA/SE	2021	Limiter le bruit des avions au départ pour les populations riveraines	Surveillance de l'altitude de passage à la côte

Mesures de bruit avril 2023 (15/03-30/04) – novembre 2024 (22/10-06/12)

Bruit avion moyen : 60,3 dB(A) – 58,4 dB(A) : - 1,9 dB(A)

Bruit fond moyen : 55 dB(A) – 54 dB(A)

Emergence : 5,3 dB(A) – 4,4 dB(A)

19 % des D 04 Nord ont été mesurés par le capteur – 13,5 %

15 évènements sonores D 04 Nord en moyenne / jour (entre 6h et 23h) – 9 / j

Altitude moyenne : 9500 ft – 10300 ft : + 800 ft

Enfin le dernier indicateur suivi concerne les mesures de bruit réalisées à Villeneuve-Loubet/Marina Baie des Anges en avril 2023 et novembre 2024.

Le bruit avion moyen est en baisse de 1.9 dB(A) ce qui est corrélé à l'altitude moyenne, passée de 9500 ft à 10300 ft sur Marina Baie des Anges.

M. JOVER remercie pour cette présentation, en indiquant qu'à partir d'octobre 2024 il a été demandé de virer à 4000 ft, il aurait donc souhaité que les avantages et améliorations au niveau du bruit soient clairement présentés, et non noyés dans les chiffres sur l'année 2024, des graphes auraient été plus clairs.

De plus, des gros porteurs bruyants avaient été identifiés, il aurait été intéressant de les repérer et de connaître le niveau de bruit lorsqu'ils survolent Villeneuve-Loubet et la Colle-sur-Loup.

M. JANIN indique que dans la présentation les mois d'octobre et novembre concernés par l'expérimentation ont bien été isolés, et les chiffres font bien apparaître que les avions passent bien plus haut que sur l'année entière.

M. DE VILLENEUVE (DGAC) confirme que les équipes du contrôle aérien ont été sensibilisées durant 3 semaines, et l'expérimentation a débuté dès début octobre.

M. MOREL confirme le bon travail des contrôleurs aériens qui respectent cette nouvelle règle, et qui demandaient déjà avant le mois d'octobre un survol de la côte au-delà du niveau 60 à minima en cas de raccourci. Cependant les conditions météo font que l'on ne pourra jamais arriver à un chiffre de 100 %.

M. JUVIN pense qu'il faudrait mettre en évidence les valeurs maximale et minimale plutôt que le chiffre moyen, afin d'avoir une meilleure prise en compte des nuisances.

M. JANIN indique que sur tous les vols enregistrés lors des mesures de bruit de novembre 2024, seulement 2 sont passés entre 7000 et 8000 ft et 5 événements (dont 2 gros porteurs et 3 vols en altitude basse) étaient au-dessus de 63dB, avec une moyenne à 58dB.

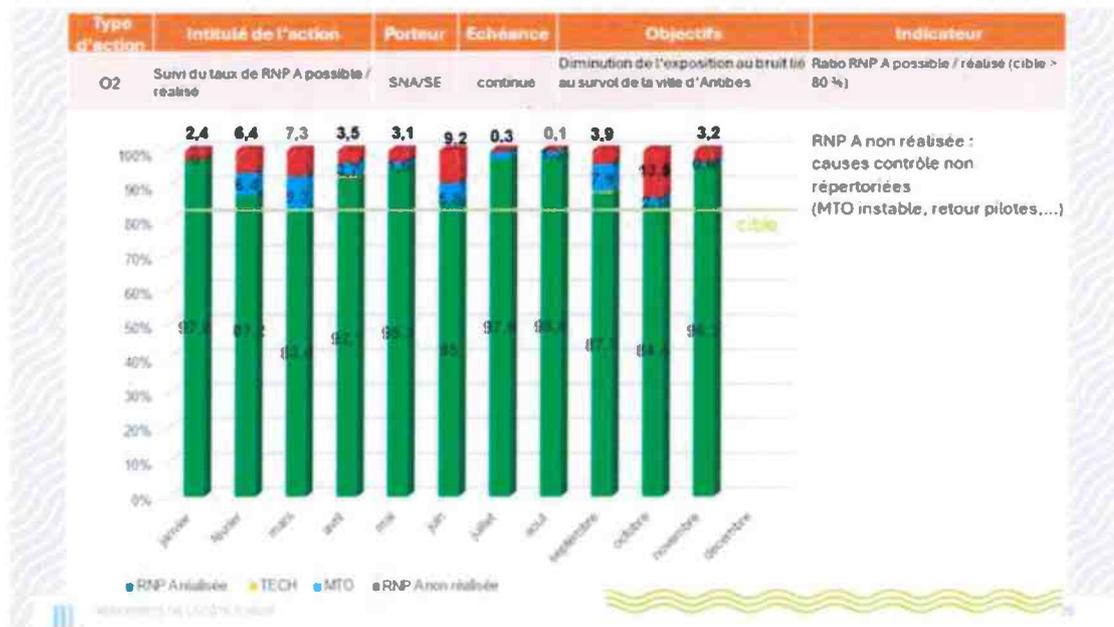
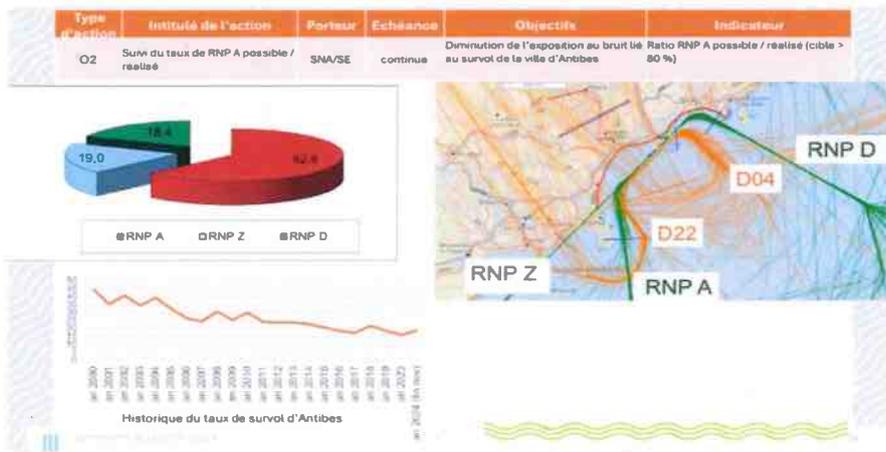
M. GOLDNADEL estime que l'on peut donner quitus au groupe de travail SNA et Aéroports de la Côte d'Azur qui a mis en place ces nouvelles procédures dont on voit les résultats, avec des indicateurs qui ont été décidés en Groupe de Travail et que l'on ne peut remettre en cause. Le travail du contrôle aérien porte ses fruits, avec une vraie amélioration du survol du trait de côte sur cette trajectoire, ainsi que la possibilité de recenser les avions les plus bruyants et leur tranche horaire.

M. JOVER convient de l'amélioration, et souhaiterait savoir si la mise en place de ce virage à 4000 ft est définitive ou si l'on va revenir à 3000 ft en période de fort trafic.

M. DE VILLENEUVE répond que la poursuite de l'expérimentation est prévue au moins jusqu'à la fin de l'été prochain, pour permettre de quantifier les gains en période de fort trafic, et si tout se passe bien la procédure sera pérennisée.

M. JANIN poursuit avec l'action sur la procédure d'évitement d'Antibes, et les statistiques 2024 avec 63 % d'évitement d'Antibes (RNPA), 19 % de survols d'Antibes quand les conditions ne sont pas bonnes (RNPZ) et 18 % d'atterrissages côte Nice (RNPD) en cas de vent d'ouest.

L'historique montre que le taux de survol d'Antibes sur les 25 dernières est en baisse, avec 40 à 45% de survol dans les années 2000, 25 % en 2010 et depuis quelques années entre 15 et 20 %.



L'indicateur de suivi du taux de RNPA possible / réalisé montre que la cible de 80 % est atteinte sur toute l'année, avec des mois à plus de 95 % (juillet et août), les mois moins bons sont liés à la météo instable.

M. JUVIN trouve ce graphique trompeur et incomplet, car basé sur les RNPA réalisées et les possibles dans lesquelles restent des imprécisions (nuages épars...) à l'appréciation des contrôleurs. Pour une meilleure analyse il conviendrait de prendre un indicateur avec RNPA / total RNPA+ RNPA Z.

D'autre part, il serait intéressant de connaître les chiffres par causes de vols RNPA Z, et enfin la notion de vent est rattachée à la météo, il faudrait qualifier le vent de façon différente.

M. MOREL rappelle que l'utilisation de la RNPA demande des conditions de visibilité de 10 km du VOR sur l'hippodrome de Cagnes sur Mer. Il peut arriver que la visibilité semble correcte depuis la tour de contrôle et d'après les données météo mais qu'en réalité suite à une entrée maritime ou un nuage, le pilote soit contraint de remettre les gaz.

Concernant le vent, l'aéroport de Nice est compliqué avec la vallée du Var en entrée de seuil 04 qui avec des températures différentes par rapport à la mer peut amener un cisaillement de vent, donc le commandant de bord et le contrôleur aérien prennent en compte toutes ces données pour le choix de procédure.

En complément, M. AGNEL rappelle les recommandations très précises d'atterrissage en cas de vent, qui prennent également en compte la taille et l'état de la piste.

M. AMOUSSOU-ADÉBLÉ estime que les indicateurs suivis correspondent à une volonté de faire converger les impératifs parfois contradictoires discutés en CCE, et en l'état actuel semblent satisfaire les parties présentes. Les chiffres présentés montrent bien 20 % de survols d'Antibes en RNPZ.

M. JUVIN souligne que l'on parle de 20 % de vols avec une croissance de trafic soit pour 2022 : 10 000 vols, 2023 : 11 000 vols et 2024 : 14 000 vols, il souhaiterait que l'indicateur soit complété avec les causes de l'utilisation de RNPZ.

M. JANIN précise que cet indicateur a été décidé en CCE et groupe de travail Bruit, mais il peut être complété.

M. GOLDNADEL rappelle que le passage de RNPA à RNPZ n'est pas lié au nombre de mouvements, mais à des conditions météo qui imposent une procédure pour des raisons de sécurité. La traduction en pourcentage montre bien tout le travail réalisé par les pilotes et les contrôleurs aériens qui font leur maximum pour utiliser la RNPA chaque fois que possible.

M. JUVIN rappelle les chiffres de 25 % de « nuages épars » et 25 % de « vent », qui semblent s'apprécier de façon approximative.

M. MOREL souhaite que l'on reste optimistes car avec l'évolution des machines en cours et la mise en place de la RNPZ en 22, on pourrait à terme supprimer la RNPZ04.

M. OLIVARI (CFDT) indique que l'objectif d'utilisation de RNPA / possible semble atteint avec une amélioration constatée, ce qui est le plus important.

Sans remettre en cause les nuisances ressenties, il rappelle que l'aéroport existe depuis 1945 et que la Côte d'Azur est un territoire qui vit du tourisme, avec une urbanisation développée dans l'ensemble des communes avec l'aval des maires. La solution serait plutôt d'imposer des normes d'isolation pour les logements, car il est impossible de supprimer totalement les nuisances.

Mme GUIDON (Métropole Nice Côte d'Azur) précise que les constructions ne sont pas du ressort des maires mais de l'Etat, avec l'application de la loi SRU.

M. DE VILLENEUVE présente l'action suivante concernant la publication de procédures RNPZ, avec la publication effectuée en piste 22.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O3	Publication de procédures RNP AR	SNA/SE	2023	- Arrivées en piste 04 : réduire le taux de survols d'Antibes - Arrivées en piste 22 : diminuer la dispersion à proximité de la ville de Nice	Publication des procédures

→ Procédures RNP AR : ces procédures permettent un guidage latéral et vertical plus précis et exigent un niveau de performance particulier des aéronefs

Prérequis compagnies :

- Équipement avion
- Formation équipage
- Approbation opérationnelle de l'exploitant de la part de son autorité de surveillance et dans certains cas, approbation « spécifique à la procédure » délivrée par la DSAC

→ Peu de compagnies sont dotées à ce jour de la capacité opérationnelle RNP AR

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O3	Publication de procédures RNP AR	SNA/SE	2023	- Arrivées en piste 04 : réduire le taux de survols d'Antibes - Arrivées en piste 22 : diminuer la dispersion à proximité de la ville de Nice	Publication des procédures

→ RNP AR 22 :

- Publiée en mars 2024
- Mise en service très limitée (atterrissage QFU 22 avec minima inférieurs à ceux de la RNP D)
- Nécessite la délivrance d'un agrément spécifique au niveau DSAC : 11 demandes d'agrément formulées à ce jour (travail d'information DGAC/ACA) :
 - 5 agréments délivrés
 - 1 en cours d'instruction
 - 5 en attente du dépôt d'un dossier complet

→ Capacité opérationnelle des compagnies peu développée

Pour la piste 04 c'est un peu plus compliqué compte tenu de l'impossibilité de gestion d'un trafic mixte en cas de mauvais temps entre les avions qui suivraient une RNPA et ceux qui suivraient l'approche dans l'axe (RNPZ ou ILS). Cette impossibilité suppose avant tout changement de procédure, que la majorité des compagnies aériennes soit en capacité de suivre cette procédure en termes d'équipements de leur flotte et de formation de leurs équipages. Actuellement la DSAC suit l'évolution de l'équipement des flottes (environ 12 % cet été).

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O3	Publication de procédures RNP AR	SNA/SE	2023	- Arrivées en piste 04 : réduire le taux de survols d'Arribes - Arrivées en piste 22 : diminuer la dispersion à proximité de la ville de Nice	Publication des procédures

→ RNP AR 04 :

- Pas de publication à ce jour
- Contexte différent et plus complexe qu'en 22 car il existe une approche de précision dans l'axe procédure RNP Z/Y
- Impossibilité de gestion d'un trafic mixte

→ Travail de définition sera lancé et devra intégrer les premiers enseignements de la RNP AR 22

→ Du fait de la coexistence de 2 trajectoires incompatibles, le prérequis indispensable est le développement des capacités des compagnies aériennes à suivre ce type de procédure

NB : évolution progressive de l'équipement des flottes sur Nice de l'ordre de 12% à ce jour

M. AGNEL fait remarquer que les RNP AR étant basées sur le satellite avec des risques de brouillage, il est important que l'aéroport s'engage à conserver les moyens primaires (VOR et ILS) pour assurer la sécurité.

M. NELSON (SNA) confirme qu'un réseau minimum de VOR et ILS est conservé pour faire face aux perturbations GPS.

M. JUVIN souhaite avoir des précisions sur la mixité des vols, ainsi que sur le seuil qui serait différent du fait de la mixité.

M. VILLENEUVE répond que le seuil n'a rien à voir, actuellement les approches dans l'axe ont un seuil très bas comme la RNP AR l'aura. La différence sera l'arrivée d'avions sur deux trajectoires différentes avec l'obligation de respecter une distance minimale entre chaque avion, ce qui est plus compliqué d'un point de vue contrôle avec l'arrivée de deux points différents.

M. GOLDNADEL estime qu'il est important de respecter ce qui est présenté par les spécialistes. Il est bien spécifié qu'il n'y a pas de mixité de trajectoires sur le seuil 22, la procédure est donc publiée et sera testée et utilisée par les appareils équipés. Sur le seuil 04 il y a une coexistence de deux trajectoires qui nécessite un retour d'expérience pour ensuite travailler avec le souci de la sécurité des vols.

En réponse à M. JUVIN qui souhaite savoir si la RNP AR 04 sera une procédure générique ou spécifique, M. DE VILLENEUVE indique qu'il faut attendre le retour des concepteurs de procédures.

Mme BLANC tempère les propos en indiquant que même si l'évolution vers la RNP AR est intéressante, nous sommes pour le moment loin d'avoir 50 % de la flotte capable de voler en RNP AR. Même en 22, pour le moment uniquement deux compagnies sont autorisées, il faut de la formation, des équipements, et une autorisation.

L'action suivante « publication de procédures RNAV Visual » est la seule action non réalisée dans le PPBE, car après étude, il ressort que sa mise en place n'engendrerait aucun gain au niveau environnemental.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O4	Publication de procédures « RNAV Visual »	SNA/SE	2024	Optimiser le suivi des procédures d'approches à vue	Publication de procédures « RNAV Visual »

Prérequis : publication d'une procédure RNP AR au QFU considéré

En O4, les minima de la RNP VPT seraient largement supérieurs à ceux de la RNP A : gain limité

Pour la modification de la procédure CDO, l'expérimentation qui a duré 18 mois n'a pas donné entière satisfaction aussi bien au niveau de l'efficacité que de la gestion pour les contrôleurs. Cette procédure dite « CDO ouverte » ne sera pas publiée pour le moment, et une nouvelle étude pour une procédure « CDO fermée » plus simple à gérer sera lancée en 2025 avec une publication attendue au 1^{er} semestre 2026.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
O5	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)

Expérimentation jusqu'en septembre 2024

Nouveau projet relancé pour utilisation de CDO fermées

M. JANIN rappelle l'action « mise en place du CDM » qui a été réalisée, avec la diminution d'1 minute du temps de roulage au départ, pour une réduction estimée de 5000 tonnes de CO2 par an.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
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

Réalisée

- Diminution d'1 minute de roulage d'un avion au départ (de 11 à 10min)
- Réduction estimée de 5 000 tonnes de CO2 par an

Temps roulage = 4 min arrivée + 10 min départ (2022=2023=2024)

M. FIORIO présente le bilan annuel du nombre de manquements, relatif à l'application de l'arrêté de restriction du 02/03/2010, qui fixe les règles que les compagnies doivent respecter : interdiction des avions bruyants entre 23h et 06h, surveillance des déviations de trajectoires, et restriction de l'utilisation des APU.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
R1	Continuer la surveillance de la bonne exécution des procédures d'arrivée et de départ	DSAC/SE, SACA	continue	Limiter les déviations de trajectoires sur les parties terrestres	Bilan annuel du nombre de manquements "déviation"

Année du manquement	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de dossiers chapitre	35	7	6	44*	1	13
Nombre de dossiers déviation	8	3	14	14	11	12
Nombre de dossiers APU	0	0	0	0	0	2
Total manquements relevés	43	10	20	58	12	27
Nombre de dossiers examinés par ACNUSA	43	10	20	48	3	0
Montant total amendes prononcées	579 000	153 000	144 000	410 000	34 000	0

* 24 classés sans suite

En 2024 manquements relevés au 30/09 : 12 déviations de trajectoire (3 approches à vue, 2 SID, 7 ILS au lieu de la RNP A)
 En 2023 11 déviations de trajectoire (2 approches à vue, 9 ILS au lieu de la RNP A)
 En 2022 14 déviations de trajectoire (4 approches à vue, 2 SID, 7 ILS au lieu de la RNP A, 1 RNP D 22)

On constate une augmentation en 2022 du nombre de manquements sur la classification acoustique, cependant après instruction il s'avère que 24 ont été classés sans suite car s'agissant d'un problème de certificats acoustiques qui n'avaient pas été transmis.

En déviations de trajectoires les chiffres sont stables et assez faibles, avec environ 15 manquements annuels qui doivent être justifiés auprès de l'ACNUSA et peuvent faire l'objet d'une amende.

M. JANIN rappelle la mise en place effective depuis 2023 du nouvel arrêté de restriction d'utilisation des APU, avec 15 mn autorisées à l'arrivée et 30 mn au départ, et une spécificité pour le parking Kilo qui est totalement équipé en électricité et climatisation avec 10 mn autorisées avant l'heure de départ.

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
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

Réalisée 2023 :

→ Principaux impacts :

- à l'arrivée sur tous les postes (hors parking Kilo) pour les avions avec une masse MMD < 140t : passage de 30' à 15' autorisées
- au départ depuis Kilo : passage de 30' à 10' autorisées avant l'heure programmée de départ du poste de stationnement

Le briefing des pilotes a été mis à jour avec les dernières nouveautés (arrêté APU et altitude minimale de passage à la côte).

Type d'action	Intitulé de l'action	Porteur	Echéance	Objectifs	Indicateur
C1	Sensibiliser les professionnels aux problématiques environnementales	SACA, SNA/SE	continue	Rappel des règles à respecter pour limiter les nuisances aériennes	Maintien des actions de sensibilisation




Briefing pilotes mis à jour :

- nouvel arrêté APU
- altitude minimale de passage à la côte pour les décollages (FL70)

En termes d'information sur les niveaux de bruit, le magazine Passerelle reprend tous les indicateurs suivis. La visualisation internet à destination du grand public n'est pas encore effective ; le protocole d'exploitation de données a été signé en mars 2024, mais le déploiement a pris du retard et devrait être effectif début 2025.

Modification STAR Ouest

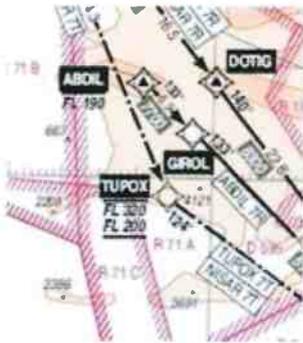
M. DE VILLENEUVE présente ce point pour information qui est une demande du Centre en Route de la Navigation Aérienne Sud-Est pour la création d'une STAR (qui est une procédure d'arrivée) à destination de Nice provenant d'ABDIL et passant par TUPOX dans le but d'éviter la zone D 595, zone de tirs laser, lorsqu'elle est active.

Ce projet consiste donc à ajouter un tronçon sur les procédures d'arrivées déjà existantes afin d'éviter cette zone de tir.

Les vols concernés par cette création de STAR se trouvent à un niveau supérieur au FL200, par conséquent ce projet d'ajout d'un tronçon ABDIL7T n'aura pas d'impact visuel pour les riverains.



Modification STAR Ouest



A droite : Carte STAR Ouest existante
A gauche : zoom sur la partie concernée par la modification



SMA SE Service Exploitation

3

Pour clôturer la réunion, M. AMOUSSOU-ADÉBLÉ remercie les membres de la Commission pour leur participation, en leur souhaitant de bonnes fêtes de fin d'année.

Le Président de la Commission

Patrick AMOUSSOU-ADÉBLÉ